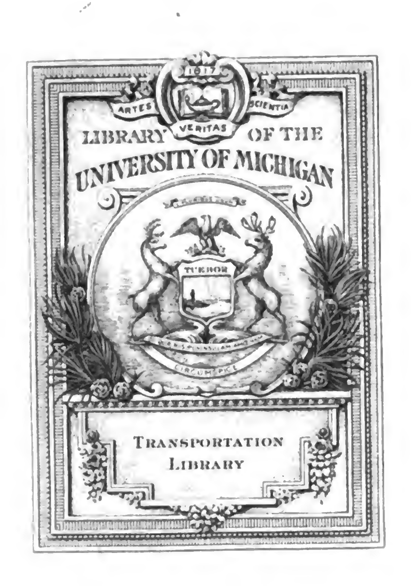



AUDIGANNE. — Les chemins de fer aujourd'hui et dans cent ans chez tous les peuples. Economie financière et industrielle, politique et morale des voies ferrées. — Paris, Capelle, 1858-62, 2 tomes en 1 vol. in-8 relié demi-chagrin. 40 fr.
TRANSPORTATION LIBRARY




1817
ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR
CIRCUMSPICE
TRANSPORTATION
LIBRARY

À M. [illegible]
[illegible]
Souvenir [illegible]
[illegible]

LES

# CHEMINS DE FER

AUJOURD'HUI

ET DANS CENT ANS

## OUVRAGES DU MÊME AUTEUR

EN MATIÈRE D'ÉCONOMIE ET DE MORALE

---

Les populations ouvrières de la France. — *Esprit, Mœurs, Travail, Salaires*. 2 vol. grand in-18 .................................. 7 fr.

Les ouvriers en famille, ou Entretiens sur les devoirs et les droits de l'ouvrier dans les diverses relations de sa vie laborieuse, ouvrage couronné par l'Académie française et par la société pour l'Instruction élémentaire, 5e édition augmentée d'un *Manuel élémentaire* des sociétés de secours mutuels et des caisses de retraite, à l'usage des ouvriers des villes et des campagnes. 1 vol. grand in-32 ............ 1 fr.

L'industrie contemporaine, ses caractères et ses progrès chez les différents peuples. 1 fort vol. in-8 ................................ 8 fr.

L'industrie française après la Révolution de février. 1 vol. grand in-18. 1 fr.

François Arago, son génie et son influence. — Étude sur les rapports de la science avec l'industrie et sur les caractères de la science au XIXe siècle. 1 vol. grand in-18 ................................ 1 fr.

De l'organisation du travail, examen critique des systèmes proposés en 1848. 1 vol. grand in-18 ................................ 2 fr.

---



PARIS. — IMPRIMERIE DE J. CLAYE, RUE SAINT-BENOIT, 7.

RRs-Hist. + descrip.

LES

# CHEMINS DE FER

AUJOURD'HUI

ET DANS CENT ANS

CHEZ TOUS LES PEUPLES

ÉCONOMIE

FINANCIÈRE ET INDUSTRIELLE, POLITIQUE ET MORALE

DES VOIES FERRÉES

PAR

A. AUDIGANNE

I



PARIS

CAPELLE, LIBRAIRE-ÉDITEUR

RUE SOUFFLOT, 18, PRÈS LE PANTHÉON

1858

Il y a environ douze années que nous nous occupons de réunir et d'élaborer les éléments de cet ouvrage sur le régime industriel, l'avenir financier et le rôle social des chemins de fer, en un mot sur les applications de la science économique à ces voies nouvelles. Ce fut durant la crise de 1846, qui jeta tant de trouble dans les opérations commencées, que nous fûmes amené à nous demander s'il ne serait pas possible, en observant les faits sur une large échelle, au dedans et au dehors de nos frontières, de préciser quelques-unes des lois destinées à régir le fécond principe de force dont le génie de ce siècle avait doté la civilisation.

Qu'à côté de la science technique relative à la construction des lignes ferrées, et que nos ingénieurs ont élevée si haut, il dût y en avoir une

autre destinée à régler l'usage de ces grands mécanismes, on l'a reconnu de très-bonne heure. On pressentait même que cette science devait intéresser l'avenir, non-seulement au point de vue financier et industriel, mais encore au point de vue politique et moral. Toutefois avant de chercher à en formuler les principes, on avait besoin d'être en possession d'une masse énorme de faits; on avait besoin de pouvoir comparer entre eux des résultats multipliés. Les intérêts si complexes et si graves visiblement engagés dans la question, — intérêts de la fortune privée et de la fortune publique, intérêts de la politique des différents pays, intérêts de la sociabilité moderne tout entière, — imposaient une extrême réserve dans l'ordre des généralisations. Des inductions hâtives auraient été exposées à se voir aussitôt démenties par l'événement. Notre livre n'est même devenu possible que grâce aux immenses développements qu'a reçus le réseau français depuis sept ou huit années, et qui ont tant élargi chez nous le champ des observations, en même temps qu'ils ont puissamment servi à faire naître des entreprises à l'étranger.

Autre exigence : tout en examinant de près les évolutions accomplies, tout en observant avec attention le tourbillonnement des intérêts, il fallait demeurer soi-même en dehors de cette brûlante arène. Pour servir utilement la science écono-

mique par des appréciations sur la destinée des chemins de fer, il fallait être dégagé de toutes les préventions qui naissent de l'intérêt privé et qui rendent l'impartialité si difficile. Des études publiées il y a quelques années, études qui se rattachaient à la pensée de notre ouvrage actuel et dont quelques parties y trouveront place, — suffiraient, nous l'espérons, pour établir que nous sommes libre de tout lien semblable[1].

Cette impartialité est d'autant plus nécessaire que la science ne communique pas seulement ici avec les plus hautes régions de l'économie sociale, elle touche en outre aux côtés les plus délicats de la moralité publique. L'avenir dont nous cherchons à pressentir le jugement, ne verra pas uniquement l'utilité produite dans l'arène des chemins de fer, il examinera les rôles remplis au point de vue des principes qui doivent gouverner nos actions. Heureux les hommes qui mêlés au mouvement auront su rester fidèles à ces principes, et conserver ainsi un nom honorable! Heureux ceux qui se seront souvenu que suivant la belle pensée d'un illustre moraliste de l'ancienne Rome: « Nulle partie de l'existence, pas plus dans le se- « cret de la vie privée qu'au grand jour de la vie « publique, pas plus dans l'intimité de l'âme que

1. *Revue des Deux Mondes*, livraisons des 15 janvier, 15 février, 15 mai 1855 et 15 août 1856.

« dans le contact des intérêts, ne saurait échap-
« per à la loi du devoir ; loi souveraine qui res-
« pectée fait l'honneur, et dédaignée, l'oppro-
« bre[1]. »

A l'égard des individualités qui se produiront nécessairement sur la scène qu'embrasse la partie de nos recherches relative au temps actuel, nous nous sommes fait une règle absolue de nous maintenir pour l'appréciation des actes, dans le cercle de la question des chemins de fer. Nous sommes sur le terrain de la science économique, nous ne devons pas en sortir et nous n'en sortirons pas.

Il n'est pas besoin d'ajouter que les critiques purement personnelles demeurent bannies de notre plan. Non que nous croyions qu'il soit permis de mutiler les faits et de se montrer par esprit de modération défenseur tiède de la vérité. Rencontrons-nous des actes appartenant à l'histoire économique et financière de l'époque et pouvant servir à en faire comprendre le sens général, nous n'hésitons point à les qualifier.

Pleine justice doit être rendue, d'un autre côté, à toutes les initiatives ingénieuses et fécondes.

1. *Nulla enim vitæ pars neque publicis, neque privatis, neque forensibus, neque domesticis in rebus, neque si tecum agas quid, neque si cum altero contractas, vacare officio potest ; in eoque colendo sita vitæ est honestas omnis, et in negligendo, turpitudo.* (Cic. de Off.)

On ne saurait proclamer trop haut les services des hommes qui ont préparé l'exécution des voies ferrées, en popularisant la connaissance des avantages qu'on en pouvait tirer, de ceux qui ont combiné d'une main hardie les ressorts des premières entreprises, et de ceux qui ont lutté avec persévérance dans une carrière hérissée d'écueils.

Le mérite des uns et des autres ne sera point amoindri par une pensée qui reviendra souvent dans le cours de cet ouvrage, à savoir que les chemins de fer sont essentiellement des créations collectives. Toutes les forces sociales, en effet, ont contribué d'une façon ou d'une autre au succès de cette œuvre immense. Elle a obtenu le concours de la science, qui représente sous une certaine forme l'héritage de la pensée; celui de l'industrie qui féconde, renouvelle et agrandit le capital des peuples, et porte la vie dans les divers organes du corps social; celui du travail matériel, qui provient de l'énergie des masses et dont la fin suprême est de les mettre à même de s'élever dans l'ordre moral. Des hommes d'imagination ont prêché de bonne heure cette croisade d'un siècle industriel. La religion elle-même n'est pas demeurée étrangère à ces manifestations. Elle a compris que ces entreprises ne concernaient pas seulement les intérêts matériels des peuples; elle est venue avec ses pompes relever l'èclat des inaugu-

rations et bénir ces nouvelles merveilles bien autrement grandes et utiles que les merveilles tant vantées de l'ancien monde.

Embrassant tous les éléments qui se sont groupés pour servir les chemins de fer et qui doivent en éprouver l'influence plus ou moins directe, notre livre s'adresse à des intérêts très-divers. Aucune force sociale ne saurait être indifférente à l'économie industrielle et politique des voies ferrées ni rester en dehors des questions d'avenir.

Notre livre s'adresse d'abord aux hommes qui jugent les évolutions accomplies sur la scène du monde au point de vue de la civilisation générale. Ceux-là y verront comment ces nouvelles voies en rapprochant les nations les unes des autres, en établissant entre leurs destinées une solidarité croissante, sont favorables aux idées de paix et d'union et permettent à chaque peuple de concourir plus efficacement, suivant son génie et ses intérêts, au bien commun de l'humanité.

Il s'adresse à ceux qui considèrent les triomphes de l'industrie moderne, les œuvres colossales effectuées de nos jours dans l'ordre matériel, comme de magnifiques conquêtes de l'esprit humain. A ceux-là nous n'avons pas besoin de dire que si ces conquêtes ne tournaient pas à l'avantage de tous, si elles ne contribuaient pas à rendre les hommes meilleurs et plus heureux, la

source en serait bientôt tarie. Un progrès industriel durable n'est pas plus compatible avec les désordres de la démoralisation qu'avec les énervements de la misère. Voyons-nous une société exécuter rapidement des travaux gigantesques comme le réseau de nos chemins de fer, sans parler d'autres tâches colossales accomplies dans le même temps, nous pouvons avoir confiance en sa force intime, et reléguer les pronostics de décadence dans la région des chimères.

Notre livre s'adresse à ceux qui sont engagés dans la vie industrielle. Les intérêts de l'industrie agricole, manufacturière et commerciale rentrent évidemment d'une manière toute spéciale dans le cercle de nos études. Nous verrons quels services les voies nouvelles sont appelées à rendre à ces intérêts. Nous verrons l'influence que le développement des chemins de fer doit avoir sur l'industrie comme sur l'amélioration du sort des populations ouvrières. C'est même parce qu'il se reliait de ce côté à nos travaux antérieurs que le sujet de cet ouvrage nous avait d'abord captivé.

Il s'adresse à ceux qui se préoccupent d'apporter des améliorations progressives dans le régime économique et dans l'exploitation commerciale des chemins de fer, et par conséquent aux compagnies à qui leur intérêt bien entendu, la condition essentielle de leur rôle, la raison même de leur

existence, imposent l'obligation de tendre sans cesse à mettre l'organisation de leurs services en harmonie avec les exigences de l'intérêt public.

Rechercher dès à présent dans un ouvrage exempt de toute intention de polémique, indépendant de toute influence étrangère aux principes économiques, quelles lois s'accordent le mieux avec les besoins du temps présent, c'est à coup sûr répondre aux intérêts et sans doute aux vœux de ceux-là même qui sont le plus engagés dans la pratique actuelle [1].

Ce livre s'adresse enfin aux détenteurs d'actions et d'obligations de chemins de fer, toujours si désireux de s'éclairer sur la situation présente et sur les chances de l'avenir. A nos yeux, il n'y a pas de ce côté-là que des intérêts particuliers. Le sort qui attend les capitaux engagés dans les voies ferrées touche essentiellement à la fortune publique; et de plus, en raison de la dissémination des titres entre des milliers de mains, il intéresse en quelque sorte l'ordre social même. Sous ce rapport, comme sous beaucoup d'autres, les affaires des chemins de fer sont les affaires de tous; or,

1. En nous exprimant ainsi, nous songeons à l'exploitation des chemins de fer, non pas dans telle ou telle contrée, mais dans le monde entier. Au point de vue d'appréciations comparatives, l'étude que nous avons faite du régime existant chez les différents peuples nous permettrait de dire qu'à tout prendre, la France ne redoute de parallèle avec aucun autre pays. Seulement, là comme ailleurs, l'exploitation est par trop encore livrée à l'empirisme.

les porteurs de titres, ceux du moins qui ont eu en vue des placements sérieux et durables, ne sauraient puiser d'éclaircissements réels sur leur situation, que dans les données et les lumières de la science.

En face de tant d'intérêts, en face de si délicates questions, nous avons eu besoin de nous dire, pour nous décider à publier cet ouvrage, que nous nous présentions en simple éclaireur sur le terrain scientifique; nous avons eu besoin de nous affirmer à nous-même que ce n'était qu'après avoir étudié dans ses moindres détails le mouvement des chemins de fer depuis leur origine, qu'après avoir observé sur des scènes différentes les expériences effectuées, que nous venions soumettre au public divers éléments propres, suivant nous, à constituer quelques-unes des bases de la science économique. Dès que l'intérêt général semble pouvoir être servi par l'observation des faits accomplis et par l'étude des probabilités de l'avenir, le courage, nous sommes-nous dit, ne doit pas faillir à l'écrivain. On lui tiendra compte d'efforts consciencieux pour avancer dans une voie encore peu explorée.

Les encouragements ne nous ont pas manqué dans l'accomplissement de la longue tâche que nous nous étions imposée. De précieux éléments d'information nous sont arrivés de toutes parts.

C'est un devoir pour nous d'offrir ici, en finissant, l'expression de notre vive gratitude aux hommes qui ont bien voulu nous aider en nous communiquant des documents. Mais nous gardons l'entière responsabilité de nos appréciations. Il serait tout à fait superflu de dire qu'elles ne sauraient, à aucun titre, engager que nous seul.

Les phases si diverses que traversent les chemins de fer, les fréquents et étranges soubresauts du monde financier, nous commandent d'ajouter un mot. Certes, l'époque actuelle a vu largement récompenser ceux qui à l'origine des constructions ont eu confiance dans les chemins de fer. Eh bien ! l'avenir promet de rémunérer également ceux qui, gardant une foi réfléchie mais ferme en dépit de dépressions accidentelles, compteront sur les résultats d'un mouvement, inévitablement progressif. Toutes les données de la science économique conduisent à répéter : confiance !

Paris, le 1er mai 1858.

# LES CHEMINS DE FER AUJOURD'HUI ET DANS CENT ANS

---

## NOTIONS PRÉLIMINAIRES ET IDÉES GÉNÉRALES.

PENSÉE DE CE LIVRE. — LA SCIENCE ÉCONOMIQUE APPLIQUÉE AUX CHEMINS DE FER. — SON DOMAINE. — SES CARACTÈRES. — SES ÉLÉMENTS ACTUELS. — PLAN ET SOMMAIRE DE L'OUVRAGE.

---

## CHAPITRE Ier

SUR LA PENSÉE DE CE LIVRE. — COMMENT IL FAUT ENTENDRE CES MOTS : « LES CHEMINS DE FER DANS CENT ANS. »

Ce n'est pas arbitrairement que nous nous reportons à la fin d'une période de cent années, pour y fixer le dernier terme de nos études. Dans un siècle à peu près doivent expirer les concessions des chemins de fer français et plusieurs grandes concessions de chemins de fer étrangers. Il y aura lieu alors à un renouvellement de ces contrats ou à l'adoption d'un nouveau système. Ce terme sera donc un moment solennel dans la destinée des voies

ferrées. Sans doute les questions si graves que soulève l'exploitation au point de vue financier, industriel ou politique, pourront en attendant entraîner de profondes modifications dans le système actuellement suivi; elles pourraient même en amener l'abandon, éventualité prévue par les cahiers des charges. La période séculaire n'en reste pas moins la période normale; dès que les regards se dirigent sur l'avenir, ils s'arrêtent naturellement à cette date encore lointaine mais précise, qui clôt en quelque sorte le cycle actuel.

Cent ans! c'est bien court et c'est bien long; bien court, si l'on considère cette durée dans la suite des âges; bien long, si on la mesure à l'étroite limite de la vie de l'homme, si l'on songe que pendant cette période, tous les êtres humains qui respirent aujourd'hui, auront disparu de la surface de la terre. De quelque façon, cependant, qu'on l'envisage, ce terme laisse une marge suffisante aux expériences, aux réformes et aux perfectionnements. Dans un siècle, bien des faits nouveaux se seront produits; dans un siècle, on sera singulièrement édifié sur les progrès sociaux dus à la création des voies ferrées. On pourra juger alors en connaissance de cause, dans leur portée morale comme dans leurs effets matériels, les transformations que présagent clairement de nos jours les merveilleux triomphes du génie industriel.

Le terme de cent années n'est pour nous qu'un point de vue d'où nous voulons étudier ce que doivent devenir et ce que doivent produire les chemins de fer, c'est-à-dire quels résultats devront s'être manifestés dans un siècle, sous le rapport financier, industriel, politique et moral.

Mais, dira-t-on peut-être, n'y a-t-il pas témérité, à procéder de cette façon dans un sujet ouvert de toutes parts, comme celui-ci, à l'innovation et à l'imprévu?

Entendons-nous : ce serait à coup sûr insensé ou puéril, en abordant le point de vue indiqué, de prétendre y voir à découvert toutes les conséquences qui doivent suivre. Ce n'est point cette vaine pensée qui nous a paru digne d'attirer les efforts de la science économique.

Lorsque nous cherchons à nous rendre compte de la situation des chemins de fer dans cent ans, nous ne voulons qu'aborder l'examen de certaines probabilités, pour en faire sortir quelques indications d'une utilité immédiate. Loin de nous laisser entraîner vers les suppositions chimériques, nous avons soin de rester dans le cercle des présomptions qu'autorise le plus directement une analyse approfondie des éléments actuels.

Que l'imagination embrasse un horizon plus étendu, que la pensée se livre à des hypothèses plus ou moins séduisantes, c'est là une faculté dont nous n'entendons point blâmer l'exercice. Quand la réflexion se mêle à ces aventureuses contemplations, ce n'est pas toujours en vain; il peut en jaillir des indices d'une utilité réelle. Cependant une telle façon de procéder nous semblerait ici entourée de mille écueils. Il n'est guère de sujet auquel elle soit moins applicable qu'à celui qui nous occupe. Nous suivons une route diamétralement opposée. Nous ne nous arrêtons, répétons-le, qu'à des éventualités rigoureusement indiquées par l'expérience ou la logique.

Voilà comment on doit entendre ces mots *les chemins de fer dans cent ans*. De cette manière, il n'y a nulle témérité à tâcher de soulever un coin du rideau qui nous sépare de l'avenir.

Quant à la partie de nos appréciations qui concerne le présent, elle forme une initiation indispensable à nos études sur l'avenir des voies ferrées. Une condition essentielle pour distinguer les éventualités plausibles,

c'est de commencer par se rendre compte des éléments contemporains et par interroger les diverses phases qu'ont déjà traversées les chemins de fer.

L'idée qui nous préoccupe dans la seconde partie de notre tâche, l'idée de l'avenir, ne nous sera pas inutile d'ailleurs dans nos recherches sur la situation présente. Elle nous rappellera que nous devons tendre à nous dégager de notre temps, pour être bien sûr d'envisager les faits qui nous entourent avec calme et impartialité. La pensée de l'avenir est propre à dissiper bien des fausses lueurs qui éblouissent l'esprit. De même que dans l'ordre des faits relatifs aux mystères de la destinée humaine, cette pensée invite l'âme aux réflexions sérieuses, de même dans le champ des intérêts matériels elle la dispose à la justice. Elle permet à la fois de distinguer les services réels, les initiatives utiles, les conceptions ingénieuses, les créations hardies, et de juger ces importances factices destinées à disparaître rapidement, trop heureuses si elles ne laissent après elles aucun triste souvenir. Nous tâcherons donc de nous isoler des préoccupations contemporaines; nous nous transporterons dans l'avenir pour observer le présent, comme on se transporte sur un promontoire élevé pour contempler les flots d'une mer immense.

Soit que nous considérions les réalités du présent, soit que nous envisagions les probabilités de l'avenir, notre but est, du reste, facile à saisir ; nous nous proposons de rassembler les éléments de la science économique appliquée aux chemins de fer; nous nous efforçons de fournir ainsi d'utiles éclaircissements aux intérêts de tout genre engagés dans ces entreprises, intérêts si considérables que la destinée des nations semble désormais en dépendre.

La pensée de cet ouvrage se trouve donc nettement déterminée. S'il y a quelque moyen de faire sortir du tourbillon des intérêts contemporains les vrais principes de la science économique, s'il y a quelque moyen d'appliquer systématiquement cette science aux chemins de fer, ce ne peut être que celui-là.

Il est, d'ailleurs, une pensée qui nous encourage : des recherches sur ce sujet peuvent, en facilitant l'intelligence des questions, répandre du jour sur les exigences de l'époque actuelle. Elles pourront suggérer à ceux qui les liront, la pensée d'améliorations immédiatement réalisables. Or, si l'on pouvait hâter l'accomplissement de quelque bien pour ces millions d'êtres humains qui vivent dans l'espace d'un siècle, ne serait-ce pas un immense avantage? N'est-ce pas le plus beau succès que puisse ambitionner la science?

## CHAPITRE II

### LA SCIENCE ÉCONOMIQUE APPLIQUÉE AUX CHEMINS DE FER. — SON DOMAINE.

Puisque nous nous proposons dans ces études de recueillir pas à pas des données propres à constituer les bases de la science économique, il est indispensable que nous commencions par délimiter le domaine de cette science ; nous spécifierons ensuite plus facilement ses caractères et son rôle.

La science économique appliquée aux chemins de fer embrasse le sujet aussi bien dans ses rapports avec les intérêts politiques et moraux qu'avec les intérêts industriels et financiers. Il ne faudrait pas croire cependant qu'on pût l'étendre à toutes les questions relatives aux voies ferrées. Pour éclairer la route devant nos pas, pour éviter toute confusion fâcheuse, procédons d'abord par voie d'exclusion.

Il faut laisser en dehors de la science économique tous les éléments d'un ordre purement technique qui rentrent dans la spécialité de l'ingénieur. Il faut en écarter également les chiffres de la statistique et les textes de la législation. Toutefois, comme de tels éléments ont une connexion plus ou moins directe avec notre sujet, comme ils ne sauraient en être séparés d'une manière absolue, nous devons donner ici quelques explications.

Si nous écartons les notions purement techniques, par exemple celles qui se rapportent à la construction des lignes, c'est qu'il n'y a pas plus de motifs pour comprendre ces notions-là dans la science économique que pour y faire rentrer l'art de construire les routes ordinaires ou les canaux. A l'origine des chemins de fer, le mode de construction devait être le point essentiel, presque unique, vers lequel se portait la préoccupation des divers peuples. Il fallait établir les nouvelles voies avant de songer aux meilleurs moyens de les exploiter. Avec la nécessité de créer des lignes nouvelles et d'améliorer les anciennes, la science de l'ingénieur ne verra pas décroître la grandeur de son rôle. Elle ajoutera certainement des noms nouveaux à ceux des hommes éminents qui l'ont servie à ses débuts et dont quelques-uns jouissent d'une réputation européenne. Cependant le point de vue économique est en dehors de cette arène. Les chemins de fer remplissent dans les sociétés une fonction analogue, malgré la différence des proportions, à celle d'une machine dans l'industrie. Or, l'économiste ne s'occupe pas, au moins d'une manière principale, de la construction de la machine ; il la voit fonctionner, il la juge dans ses effets, dans son influence sur la production, sur les prix des choses, sur le déplacement de tels ou tels intérêts, etc.; il doit savoir sans doute ce qu'elle coûte à établir et à entretenir, mais ce n'est là pour lui qu'un côté secondaire.

Cette même explication doit être étendue aux parties du service des voies ferrées formant à vrai dire le complément de la construction des lignes, telles que l'organisation du matériel, l'installation des gares, etc. Les divers rouages des entreprises n'intéressent la science que dans leurs rapports soit avec la mission des chemins

de fer, soit avec les principes généraux dont la pratique ne peut s'écarter sans péril. La science, il est vrai, a des points de contact beaucoup plus nombreux avec le mécanisme de l'exploitation qu'avec la construction des lignes; les questions sont ici plus diverses. L'art de l'exploitation est d'ailleurs loin d'être aussi avancé que l'art de la construction. C'est que l'art d'exploiter les routes ferrées ne constitue pas, comme celui de les construire, un art complet qui puisse se suffire à lui-même. Il doit savoir se mettre en parfait accord avec les tendances de la sociabilité contemporaine, comme avec les besoins de l'ordre industriel. L'exploitation nécessite des connaissances très-diverses, très-complexes, une vue très-haute de l'état d'un pays et quelquefois de plusieurs pays à la fois, et un sentiment profond d'exigences tenant à des situations variables. On voit dès lors comment certaines parties techniques ont besoin d'être éclairées par le flambeau de la science économique, tout en restant en dehors d'elle [1].

Quant à la statistique, l'exclusion se justifie et se circonscrit d'elle-même. La statistique se borne à constater les faits, tandis que la science économique a pour mission de formuler les lois qui les régissent. Quoiqu'elle soit un puissant auxiliaire de l'économie proprement dite, la statistique ne saurait, cependant, être confondue avec elle. Lors même que la science se sert ici de la statistique comme d'un moyen de contrôle, elle ne peut faire à ses chiffres qu'une place restreinte. Les chiffres n'ont d'autre intérêt que de conduire aux appréciations générales.

1. Les ouvrages spéciaux ne manquent pas sur le côté technique des chemins de fer. Parmi les ouvrages de ce genre qui peuvent le mieux donner une idée de la matière, nous citons le *Traité élémentaire des chemins de fer*, par M. Aug. Perdonnet.

Nous nous contenterons donc à ce sujet de renvoyer le plus souvent aux relevés statistiques spéciaux, tels qu'on en trouve à l'heure qu'il est dans presque tous les pays[1].

Une observation analogue s'applique aux lois et règlements sur les chemins de fer. Les lois successives concernant une matière dont la science n'est pas encore faite, ne peuvent tomber sous l'œil de l'économiste qu'au point de vue de la critique, c'est-à-dire pour lui fournir l'occasion de juger jusqu'à quel point elles sont confirmées par les données mêmes de la science et d'accord avec les faits. La connaissance de ces textes jette des lueurs sur le sentier suivi, elle n'indique point la route à prendre dans l'avenir. Elle ne suffit pas pour expliquer les exigences qui se produisent. La citation des textes de

1. On peut citer d'excellents travaux de ce genre. Outre les renseignements périodiques que publie le ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et qui sont soigneusement recueillis par la direction générale des ponts et chaussées et des chemins de fer, nous devons à la même administration une publication intitulée : ***Documents statistiques sur les chemins de fer.*** — D'utiles renseignements statistiques se trouvent chaque année dans l'***Annuaire officiel des Chemins de fer***, publié par l'imprimerie N. Chaix ; dans l'***Annuaire de l'économie politique et de la statistique***, de MM. Block et Guillaumin; dans le nouvel ***Annuaire international, statistique, financier, industriel et commercial***, publié par la maison Franck ; dans les comptes rendus des compagnies de chemins de fer ; dans les journaux hebdomadaires qui s'occupent spécialement des questions relatives aux voies ferrées. — Parmi les publications étrangères, nous citons, pour la Grande-Bretagne : ***Le Rapport annuel du railway department, board of Trade.*** — Pour le continent européen : ***L'Annuaire d'économie politique et de statistique***, publié depuis 1852 par M. Otto Hübner, directeur des archives centrales de statistique à Berlin, et qui étend ses investigations sur toute l'Allemagne ; l'***Annuaire de statistique***, de M. Von Baumhauer, chef du bureau de statistique à la Haye ; le ***Compte rendu annuel des chemins de fer de l'État en Belgique ;*** une feuille hebdomadaire de Bruxelles, le ***Moniteur des intérêts matériels***, dirigée par M. Delaveleye. — Pour la confédération de l'Amérique septentrionale, les ***Rapports*** des ingénieurs des différents États, sont une source précieuse à consulter.

lois ne saurait donc être qu'un fait exceptionnel dans un livre sur l'économie des chemins de fer.

Ainsi pour la législation, pour la statistique, pour la technologie, il ne sera plus possible de se méprendre sur le caractère qui distingue ces divers éléments et qui les exclut de la science économique. S'il nous arrive de tourner les yeux vers le côté technique, ce sera surtout pour y signaler quelque détail curieux, ou pour y rattacher quelque enseignement spécial; s'il nous arrive d'emprunter des chiffres à la statistique, ce sera surtout pour nous aider à préciser l'importance de l'œuvre accomplie à une certaine époque; s'il nous arrive d'insister sur telle ou telle partie de la législation spéciale des chemins de fer, ce sera pour vérifier si les vrais principes ont été respectés, ou pour mieux accuser le caractère des phases parcourues.

Quelques mots suffiront maintenant pour délimiter le domaine propre de la science économique. Déjà on a pu voir que, dans notre pensée, l'économie des chemins de fer avait pour objet de dégager de l'ensemble des phénomènes les lois générales qui régissent ce nouvel élément introduit dans la vie des nations, et de chercher à pressentir, en vue de les hâter, les résultats qu'il doit produire pour le bien de l'humanité. Envisagée au point de vue financier, industriel, politique et moral, son domaine comprend donc toutes les recherches ayant pour but de mettre en relief les nombreux rapports qui lient les voies ferrées aux diverses branches de l'activité humaine, et de déterminer les règles auxquelles il convient de les assujettir.

Ce n'est pas le tout pour l'honneur du XIX[e] siècle d'avoir construit les chemins de fer; il faut qu'il sache s'en servir pour le plus grand avantage de la civilisation; il faut

qu'il sache créer au-dessus des intérêts privés qui se débattent au hasard dans un obscur champ-clos, le code suprême qui doit diriger tous les mouvements. Jusqu'à ce que les véritables principes aient été proclamés et reconnus, on reste muré dans un empirisme souvent trompeur, quand on n'est pas le jouet des influences de l'intérêt personnel.

Quelques réflexions sur l'importance essentielle et sur la portée pratique de la science économique, jetteront encore du jour sur la matière même qui forme son domaine.

# CHAPITRE III

## SUR L'IMPORTANCE ET SUR LE ROLE DE LA SCIENCE ÉCONOMIQUE APPLIQUÉE AUX CHEMINS DE FER. — EXEMPLES.

De longs raisonnements seraient superflus pour prouver l'importance de la science économique appliquée aux chemins de fer. Il suffit de songer, pour s'en convaincre, que le monde s'avance à pas rapides dans l'arène des grandes exploitations ; il suffit de songer à l'influence chaque jour croissante que les voies ferrées exercent sur tous les éléments de la vie des peuples.

Considérée au point de vue des exploitations mêmes, la science économique seule est en état d'en régler tous les mouvements. Ses enseignements sont de nature à prévenir des erreurs funestes, à épargner de coûteuses expériences, à hâter le développement des germes féconds. Considérée au point de vue des rapports des compagnies avec les intérêts qui utilisent le concours des routes ferrées, la science économique tend à écarter ces luttes qui, chaque jour, vont se dénouer devant la justice, pour renaître aussitôt. Considérée au point de vue des intérêts du monde financier où les chemins de fer occupent une si large place, la science fournit des enseignements propres à contenir dans les moments d'effervescence, à rassurer dans les heures de panique, à servir de guide dans tous les temps.

Quelques exemples montreront mieux encore toute la variété des perspectives de la science économique dans ses applications aux chemins de fer; ils feront toucher du doigt le caractère éminemment positif de son rôle. Ces indications seront d'ailleurs très-sommaires; nous ne devons pas empiéter par des développements prématurés sur la suite de cet ouvrage.

Prenons d'abord une question qui, dès longtemps, a fourni matière à de bruyants débats et à de nombreuses erreurs, la question des rapports des entreprises privées avec l'État. Le point intéressant aujourd'hui, ce n'est pas bien entendu l'intervention des compagnies dans l'exécution des lignes. Là-dessus l'expérience a donné pleine raison dans notre pays à l'idée d'utiliser largement, pour la formation du réseau national, le concours de l'industrie privée. Ce système appliqué avec l'aide plus ou moins effective du gouvernement a seul rendu possibles les prodigieux résultats obtenus sous nos yeux en quelques années. Les compagnies sont sorties triomphantes d'une épreuve, où elles ont rencontré tant d'obstacles, et où, d'après de nombreuses prédictions, elles devaient infailliblement succomber. Si, au début, lors des premiers appels qui furent adressés à l'industrie, la carrière a été semée de quelques échecs, ces échecs ne venaient pas du système, ils venaient des conditions défectueuses dans lesquelles on l'avait appliqué. Mais l'ère des grandes exploitations voit naître, au sujet de ce concours de l'industrie privée, des difficultés infiniment plus délicates et infiniment plus nombreuses que l'ère des constructions. Sur ce terrain-là, il n'est pas facile de trouver le juste point d'où, sans empiéter sur l'action légitime des compagnies, sans gêner le mouvement de ces vastes mécanismes, on peut empêcher, au besoin,

que le monopole ne mette en oubli l'intérêt collectif de la société, en vue duquel le monopole lui-même a été constitué.

Que des garanties sérieuses existent, c'est un fait connu de tous. Les conditions d'après lesquelles s'exerce le contrôle de l'État ont même été revisées en 1857. Soyons justes : si le régime de l'exploitation est loin d'être à l'abri de la critique, il a reçu néanmoins de réelles améliorations dues à l'initiative propre des compagnies. Et pourtant les lacunes qui se révèlent journellement sont énormes. La tâche de contenir les prétentions adverses est une de ces tâches qui, à raison de la mobilité des circonstances et de la variété des situations, exigent des efforts continus et patients. Quelles modifications pourraient être apportées au régime suivi? Quelles garanties réclament tels ou tels intérêts ? Quelles réformes doivent s'accomplir à mesure qu'on avancera dans la carrière ? Questions toujours ouvertes ! questions essentiellement dévolues à la science économique !

Son rôle va plus loin : si l'industrie veut rester en possession du terrain conquis dans le champ de l'exploitation, ce n'est qu'en se pénétrant des principes de la science qu'elle peut y réussir. C'est à cette école qu'elle apprendra sûrement à diriger pour le bien commun l'immense instrument de civilisation placé entre ses mains. L'avenir des compagnies dépend de l'esprit qui prévaudra dans l'exploitation. La question entre le système de l'exploitation par l'État et celui de l'exploitation par l'industrie privée n'est pas une question éteinte. Elle est, au contraire, pleinement réservée. Elle couve sous la clause relative au terme des concessions, et sous la clause des cahiers de charges concernant la faculté de rachat ; elle couve encore sous ce principe d'ordre supérieur, qui

permet à l'État, moyennant d'équitables compensations, de résilier toute convention de nature à compromettre un élément essentiel de la vie publique. La discussion renaîtra donc tout entière un jour ou l'autre.

Eh bien, du degré d'avancement de la science économique appliquée aux chemins de fer, de la justesse des données qu'elle aura recueillies, dépendront alors les bonnes ou les mauvaises solutions. Qu'on soutienne par exemple qu'il doit en être de l'exploitation des chemins de fer comme de la perception de l'impôt, qui après avoir été d'abord confiée par l'État à des collecteurs privés a été plus avantageusement centralisée entre les mains du gouvernement, n'est-ce pas la science économique qui pourra dire si cette assimilation est fondée?

Sans attendre que le débat se pose en termes extrêmes, le fait seul que le gouvernement est, pour ainsi dire, nu-propriétaire des voies concédées, et qu'il doit à un jour fixé en reprendre l'usufruit, ce fait-là donnera naissance à des questions financières dont l'importance pratique commence à se manifester. Un côté de ces questions que nous avions nous-même signalé dans un travail publié en 1855, le côté relatif aux ressources que les chemins de fer doivent fournir, en faisant retour à l'État, pour alléger la dette publique, est déjà pleinement entré dans le domaine officiel. M. le ministre des finances y a fait une allusion directe, en parlant de l'amortissemnnt, dans son rapport du 29 octobre 1857 sur la situation générale du trésor. Nous étions donc bien dans la voie des prévisions plausibles lorsque nous écrivions ce qui suit : « Les chemins de fer, n'étant concédés qu'à temps et comme par bail emphytéotique, constituent un fonds réservé dont la valeur appelée à grandir offrira certainement un jour d'immenses ressources. On ignore à coup

sûr aujourd'hui ce que l'avenir décidera de l'exploitation des chemins de fer; tout ce qu'on peut entrevoir en ce moment, c'est que les chemins de fer pourront fournir un des meilleurs moyens d'exonérer le trésor d'une partie de sa dette perpétuelle. En supposant qu'à l'approche de l'expiration des concessions actuelles, le gouvernement juge utile de consentir un nouveau bail avec l'industrie privée pour un terme pareil au terme primitivement fixé, n'est-il pas évident qu'il serait à même d'exiger de larges compensations? N'est-il pas même présumable que ces compensations lui seraient offertes à l'envi? Or, s'il donnait aux rentiers de l'État, en attachant quelque avantage à cette novation, la faculté d'échanger leurs coupures de rente contre de nouveaux titres de chemins de fer, ne pourrait-il pas diminuer d'autant les inscriptions au grand-livre? D'une manière ou d'une autre, le retour des lignes ferrées dans les mains de l'État, malgré quelques difficultés inhérentes à ce retour, produira des ressources propres à dégrever cet avenir, qu'on hésitait à charger du poids d'un emprunt lors des discussions de 1842 [1]. »

Cette prévision devait-elle avoir pour résultat de faire renoncer dès aujourd'hui à l'amortissement? Telle est la question que se posait le ministre des finances dans le rapport mentionné tout à l'heure. « Il est certain, disait M. Magne, qu'en regard du grand-livre on peut placer cette valeur immense qui représente près de 4 milliards, qui donne déjà un revenu brut de plus de 300 millions, qui est destinée à s'accroître, pendant longtemps encore, en capital et en produits, et qui un jour égalera et dépassera même probablement le montant total de la dette

1. *Revue des Deux Mondes*. — 15 février 1855, page 857.

publique. » Le ministre se prononçait en faveur de l'amortissement qui demeure, ajoutait-il, « une mesure de prévoyance pour les jours difficiles, juste envers les rentiers à qui elle a été promise par toutes les lois d'emprunt, opportune et excellente pour le crédit public dont elle serait le ferme soutien[1]. » Mais le fait qui nous intéresse n'en était par moins hautement proclamé; l'arène est ouverte aux investigations sur les rapports des chemins de fer avec la dette consolidée.

Autre point de vue d'où l'on reconnaît encore combien il est à désirer que la science économique développe ses leçons : du moment où se sont formées en France les grandes entreprises, l'influence qui en a dirigé les mouvements a presque toujours été exercée par des hommes appartenant de près ou de loin au monde financier. C'était inévitable; pour monter, et comme on l'a dit, pour *lancer les affaires*, on avait absolument besoin du concours des financiers. Leur intervention présentait, en outre, aux capitaux des motifs de confiance. L'industrie privée ne pouvait rien, absolument rien sans la haute banque. Il y aurait de l'injustice à déprécier aujourd'hui le rôle des banquiers, à nier les services qu'ils ont rendus. Ne s'est-il pas rencontré d'ailleurs dans la finance des hommes qui ont servi puissamment la cause des chemins de fer par leur sagacité et par leur énergie, à travers les plus rudes épreuves? Qu'on dise tant qu'on voudra que pour un grand nombre de banquiers le jeu des primes a été l'unique but, que les positions d'administrateurs ont été souvent de véritables sinécures, ou même des forteresses d'où l'on pouvait à un moment donné descendre sans péril dans l'arène de la spéculation, nous n'avons point

1. *Moniteur universel* du 30 octobre 1857.

à le discuter; mais nous croyons qu'on ne gagnerait rien à chercher sur ce terrain-là un texte pour des récriminations individuelles. Ce qui importe, c'est de se demander si maintenant que les exploitations enveloppent la vie des peuples, la haute main peut continuer d'appartenir pour une part aussi prépondérante aux mêmes influences. Tout en restant une grosse affaire financière, l'exploitation est obligée de tenir compte de considérations très-diverses. Il faut qu'elle sache comprendre, par exemple, nous ne nous lasserons point de le dire, le rapport qui unit les lignes ferrées à la puissance de l'État, au développement des ressources du pays, aux destinées du travail, à l'amélioration de l'état moral et matériel des populations, à toutes les tendances de la sociabilité moderne. Comment peut-on accommoder à ces nécessités l'organisation même des compagnies, la constitution des conseils d'administration? Ici encore la science économique tient de la nature des choses la mission de ménager entre toutes les influences une pondération propre à prévenir les faux calculs de l'intérêt privé, les suggestions de l'empirisme ou le laisser-aller de l'indifférence.

Ces divers articles extraits du vaste programme de la science concernent le régime organique des voies ferrées; citons-en quelques-uns, qui touchent à des intérêts d'un autre ordre. J'ai déjà fait allusion aux rapports des compagnies, soit avec d'autres entreprises de transport, soit avec l'industrie et le commerce. Des hérésies économiques vraiment étranges se sont produites à ce sujet dans les discussions. La mission de la science économique pour définir les rôles respectifs est évidente; il n'y a point à le démontrer.

Nous devons, au contraire, insister avec plus de précision sur son rôle relativement à un groupe d'intérêts

d'une importance énorme, sur lesquels les chemins de fer ont peu agi jusqu'à ce jour; nous voulons parler des intérêts agricoles. La secousse que commencent à imprimer aux populations rurales les nouvelles voies de communication doit infailliblement amener dans les campagnes des transformations profondes. D'abord les chemins de fer viennent effectuer des transports qui permettent à l'agriculture d'employer une masse d'éléments placés jadis hors de son atteinte, en même temps qu'ils lui facilitent l'écoulement de ses produits. Ces premiers services sont la source d'une activité nouvelle dans les campagnes. En même temps les chemins de fer facilitent l'accès de la ferme à toutes les idées concernant l'amélioration des procédés d'exploitation.

L'ordre moral aussi ressentira les effets de ces changements; il est bon de le prévoir. A mesure que les chemins de fer projetteront plus loin leurs rameaux, on verra disparaître la muraille qui entoure la vie du laboureur. Le paysan tel que son isolement l'avait fait autrefois, tel qu'il reste encore sur beaucoup de points malgré le développement des anciennes voies de communication, malgré les changements effectués dans nos lois, malgré la mobilité de la propriété foncière depuis 1789, le paysan, disons-nous, semble destiné à changer complétement de physionomie. Quelle source de réflexions! C'est la constitution même des campagnes qui se transforme! La vague prévision de ce changement excite dès aujourd'hui certaines inquiétudes. Qu'on se demande si le désir d'abandonner les campagnes pour les villes, désir qui exerce déjà trop d'empire, n'ira pas en grandissant, si l'ébranlement ne fera pas surgir des causes de démoralisation jadis inconnues dans le calme de la vie rurale; cela se conçoit aisément. Oui, l'évolution commencée est entourée de périls; mais

comme il ne dépend d'aucune volonté humaine de l'empêcher de s'accomplir, ce n'est pas à la comprimer, c'est à la diriger que doivent tendre toutes les bonnes volontés individuelles, toutes les influences locales. Il faudrait nier le mouvement progressif de la sociabilité moderne pour désespérer du succès. Sous l'égide des idées de notre civilisation, de cette civilisation qui se pénètre de plus en plus de l'esprit chrétien, de nouvelles garanties ne manqueront pas de surgir dans les campagnes. Il est aussi certains principes économiques, celui de l'association, par exemple, qui n'y ont encore trouvé presque aucune place et qui sont peut-être destinés à y devenir, sous diverses formes, un point d'appui solide et un frein salutaire. L'étude de ces transformations et des phénomènes qui s'y relient, forme un des points de vue les plus élevés de la science économique, un des côtés les plus intéressants de ses recherches.

Ces réflexions font songer tout naturellement à l'influence que les chemins de fer peuvent exercer sur le progrès de la société en général. Notre siècle est arrivé à définir le progrès social avec une justesse que les temps passés n'avaient point connue. Tel que le comprend notre âge, ce progrès suppose qu'un nombre d'individus de plus en plus considérable participe aux bienfaits de l'instruction et se rapproche des conditions du bien-être matériel. Voilà le but; mais ici se présente une question très-importante que nous devons noter dans le programme de la science économique, et qui réclame un commentaire.

Avec le prodigieux développement effectué dans l'industrie, un principe nouveau s'est introduit depuis un demi-siècle dans la sociabilité contemporaine. Les conquêtes du génie industriel ont jeté dans le monde des germes jadis absolument ignorés. L'industrie a déjà transformé, elle transformera de plus en plus tous les

engins de la civilisation. Chaque jour, elle leur communique une énergie nouvelle ; chaque jour, elle agrandit la sphère de leur influence. Et cependant nous ne sommes qu'au début de ces manifestations. Les sociétés n'ont pas encore eu le temps de s'étudier, de se reconnaître au sein du mouvement qui les emporte. Elles n'ont pas eu le temps d'accommoder leurs divers ressorts aux exigences nouvelles. La civilisation née de l'essor de l'industrie n'a pas encore pu formuler ses lois. Aussi que voyons-nous? La controverse, une controverse sincère mais passionnée, s'est établie sur les avantages ou les inconvénients de cette irrésistible transformation. Des esprits éminents et désintéressés ont fulminé les plus terribles accusations contre les instincts industriels de l'époque. L'industrie cependant a trouvé en elle-même, c'est-à-dire dans une de ses applications les plus fécondes, dans l'établissement des chemins de fer, un éclatant moyen de signaler sa puissance civilisatrice.

Comment les chemins de fer fourniront-ils ce moyen? C'est la science économique qui doit répondre. C'est à elle qu'il appartient de nous dire si, grâce à ces voies nouvelles, il y a des raisons d'espérer une grande extension de puissance matérielle pour les sociétés humaines, des raisons d'espérer que l'homme de travail moins menacé des étreintes de la misère, moins exposé à tomber dans l'abrutissement qui la suit presque toujours, doit gagner en moralité. A coup sûr, le développement des intérêts matériels, s'il ne devait s'unir au développement des facultés de l'âme, ne servirait en rien, nous l'avons déjà dit, la cause du progrès social. Le tourbillon pourrait soulever la poussière de la surface du globe, il n'y répandrait point la fécondité.

On voit quel ordre de questions fait l'objet de la science

économique des chemins de fer. On voit que cette science se trouve appelée à fournir d'utiles indications pour faciliter la solution du grand problème social contre lequel les sociétés du XIX[e] siècle se débattent si péniblement.

# CHAPITRE IV

SUR LES ÉLÉMENTS DONT DISPOSE ACTUELLEMENT LA SCIENCE ÉCONOMIQUE DES CHEMINS DE FER. — CES ÉLÉMENTS LUI PERMETTENT-ILS DE SE CONSTITUER?

On peut demander si les faits épars dont l'expérience nous a mis en possession sont assez nombreux et assez précis pour servir de base à des inductions scientifiques. On peut demander si la science économique des voies ferrées se trouve dès à présent en mesure de formuler ses principes. Les objections peuvent avoir ici, reconnaissons-le, quelque chose de spécieux. Les divers éléments qui constituent l'industrie des chemins de fer, peut-on dire, ne sont-ils pas encore dans cette période d'élaboration où il est si difficile de distinguer ce qui est réel de ce qui est apparent, ce qui est durable de ce qui est purement éphémère? L'avenir, un avenir peut-être très-prochain, ne doit-il pas voir s'opérer de larges changements, non-seulement dans la construction des lignes, mais aussi dans toutes les branches de l'exploitation? Les questions que nous croyons le mieux connaître ne recevront-elles pas, à mesure qu'on avancera, des lueurs nouvelles et inattendues?

C'est possible et même probable. Avant peu on pourra

bien s'étonner sans doute de l'état actuel de certaines parties du service. On pourra trouver insuffisante la vitesse dont nous nous contentons. On aura peut-être réussi à diminuer considérablement les frais d'établissement des lignes, les dépenses d'exploitation, et par suite, ce qui est d'un intérêt capital, le prix des transports. Il n'est pas douteux que le génie de l'industrie ne doive réaliser d'un jour à l'autre des améliorations considérables. Cette carrière est de celles qui demeurent éternellement ouvertes au progrès. Si l'on devait attendre qu'il n'y eût plus aucun perfectionnement à effectuer pour systématiser les éléments recueillis, autant vaudrait renoncer à la science. Les expériences déjà faites sont-elles assez variées, les faits connus assez significatifs pour qu'on puisse en induire quelques-unes des lois destinées à régir un mouvement si gros de conséquences? Telle est la seule question rationnelle. Or, il suffit d'ouvrir les yeux, de regarder un peu ce qui se passe soit en France soit dans d'autres pays, pour être fixé tout aussitôt sur la réponse qu'elle réclame.

Voyons la France d'abord. Nous avons discuté et expérimenté chez nous plus d'un système. Nous avons vu quelques efforts sérieux se produire, il y a déjà bien des années, soit avant, soit surtout après la loi de 1842. Depuis 1851, le champ a été singulièrement élargi. Une impulsion extraordinaire a été donnée aux entreprises. Le réseau national a pris un développement immense. En peu de temps, toutes les grandes artères ont été terminées et livrées à l'exploitation ; de nombreux embranchements ont été exécutés. Le pays est entré en possession de résultats que naguère encore les esprits les plus hardis n'auraient osé rêver.

Cet élan a réagi par delà nos frontières, sur tout le

continent européen. Les peuples qui s'étaient dès longtemps mis à l'œuvre ont agrandi et multiplié leurs opérations. Les nations les plus arriérées, celles que les difficultés du sol semblaient condamner à l'impuissance, ont senti tout à coup naître en elles l'espoir et le courage; elles poussent avec énergie les constructions qui doivent les associer au nouveau mouvement de la vie européenne. Déjà les capitales des différents États du continent sont mises en rapport direct et rapide les unes avec les autres. Les chemins de fer parviennent aux embouchures de presque tous les grands fleuves, de la Vistule, de l'Oder, de l'Elbe, du Weser, du Rhin, de la Seine, de la Loire, de la Garonne, du Rhône. Ils relient les principaux ports de commerce avec les villes de l'intérieur.

Si nous jetons les yeux hors de notre continent, sur les îles Britanniques, nous y voyons que les voies ferrées ne s'y comptent plus; elles touchent à tous les points où il y a de la vie. En Amérique, aux États-Unis, les chemins de fer ont pris un développement qui étonne l'imagination; ils partent des lacs et des fleuves glacés du nord pour descendre jusqu'aux extrémités des contrées les plus méridionales de l'Union; ils se dirigent en tous sens vers ces vastes solitudes de l'ouest que la locomotive victorieuse ne tardera pas sans doute à franchir.

Les questions que se pose la science économique peuvent donc être examinées sous les aspects les plus divers, à la lumière des faits. Les comparaisons sont faciles, et les inductions reposent tantôt sur des résultats irrécusables, tantôt sur les analogies les plus frappantes. Certaines exploitations comptent, en 1858, trente ans de durée. L'ère véritable des grandes entreprises date d'environ vingt-cinq ans, du moins pour certains pays étrangers; elle est pleinement ouverte depuis plusieurs années pour

la France. Les expériences faites mettent en relief le génie de tous les peuples civilisés. A côté des données recueillies dans des pays nouveaux, comme les États-Unis de l'Amérique du Nord, voici des résultats obtenus dans la vieille Europe. A côté d'exploitations qui desservent des régions où règne une grande activité industrielle, en voici d'autres qui desservent des régions exclusivement vouées au travail agricole. A côté de lignes établies dans des contrées où le sol uni et plat n'offrait aucune difficulté à vaincre, et où la construction pouvait s'exécuter sans beaucoup de frais, en voici d'autres qui traversent des terrains tourmentés, où il a fallu déployer toutes les ressources de l'art et prodiguer les millions. Le continent européen étale sous nos regards des lignes immenses franchissant les frontières de plusieurs empires et composant par leur ensemble un réseau grandiose. Auprès de nous, au contraire, les chemins de la Grande-Bretagne, isolés de tout contact avec le dehors, atteignent bien vite à l'extrémité des terres, *ad fines terrarum*, et sont complétement laissés à eux-mêmes.

A un autre point de vue, le champ ouvert à l'observation n'offre pas moins de ressources. Nous avons une masse d'expériences qui se sont accomplies dans des circonstances différant essentiellement les unes des autres. Elles se sont accomplies dans des temps de calme et dans des temps d'agitation, pendant la paix et pendant la guerre, au milieu de l'activité des affaires et au milieu des crises financières et industrielles.

Est-il douteux que des éléments si divers ne soient un point d'appui suffisant pour l'essai que nous avons défini tout à l'heure? Non, assurément. On nous permettra, d'ailleurs, d'appuyer sur une idée déjà émise plus haut, à savoir que les recherches de ce genre tiennent de la na-

ture des choses le précieux avantage de hâter les améliorations de toute sorte que devancent avec tant d'ardeur l'imagination et l'impatience du public.

La conception de cet ouvrage paraîtra peut-être nouvelle ; c'est que le sujet est lui-même un sujet tout nouveau. Non pas que l'objet et le rôle de la science économique appliquée aux chemins de fer soient demeurés un mystère ; tant s'en faut. Des traits lumineux, dont quelques-uns datent de fort loin, ont signalé l'arène où il faut avancer aujourd'hui. Nous aurons l'occasion dans le cours de ce livre de rappeler ce que l'économie générale des voies ferrées doit à ces premiers aperçus dont la tradition n'a jamais été abandonnée. On devine pourtant que ces élans vers l'avenir avaient plutôt pour mission de préparer l'essor des chemins de fer que de formuler les lois générales qui les doivent régir. L'expérience faisait alors presque complétement défaut ; les résultats n'avaient qu'une signification faible ou équivoque. On manquait des éléments essentiels pour servir de fondement à des formules scientifiques. Un peu plus tard, il est vrai, il a paru, soit en France, soit dans d'autres pays, des ouvrages qui, grâce à des faits plus nombreux, ont pu attaquer avec précision certains côtés de l'économie des voies ferrées. Ici, on a approfondi d'une main savante et expérimentée les rapports des chemins de fer avec les autres voies de communication au point de vue du prix des transports ; là, on a indiqué quelques-uns des points sur lesquels ils sont en contact avec la politique ; ailleurs, on a présenté sous un jour nouveau, avec une réelle connaissance du côté technique du sujet, et en les rapprochant de la question des chemins de fer, d'ingénieux calculs sur les éléments constitutifs de l'industrie des transports ; enfin, on a considéré au point de vue de l'économiste, certaines questions spéciales qui

regardent les ingénieurs[1]. Ces travaux partiels forment, si l'on veut, la seconde étape de la science. Ils nous ont aidé puissamment, nous n'avons pas besoin de le dire, dans l'étude générale que nous avons entreprise.

Rappelons, du reste, que la science économique appliquée aux chemins de fer n'aspire point et ne saurait aspirer à dire aujourd'hui son dernier mot. Nous indiquons les traits essentiels de sa mission, nous signalons la tâche qui sollicite les efforts de l'économiste et du moraliste; mais en montrant le but vers lequel nous avons marché, l'étendard sous lequel nous avons placé notre pensée, nous nous hâtons de reconnaître que l'accomplissement de l'œuvre réclame de longs et opiniâtres travaux. S'il est temps que la science se recueille après des épreuves déjà longues pour prendre possession de son domaine, elle n'ignore point que l'avenir lui réserve de nombreux problèmes à résoudre.

1. Cette dernière observation peut s'adresser à un ouvrage publié en Angleterre, en 1850, par M. Lardner, et intitulé *Railway economy*. Le fonds du livre, qui est d'ailleurs rempli d'excellentes indications, porte sur tout ce qui concerne la voie, le matériel et le côté purement technique de l'exploitation.

# CHAPITRE V

## PLAN ET SOMMAIRE ANALYTIQUE DE L'OUVRAGE.

Si l'on doit dire, d'une manière générale, que la méthode est la moitié de la science, il faut le dire surtout d'une science comme l'économie des chemins de fer, qui en est à ses débuts et a besoin de frayer sa route. Tout a été dit sur la méthode en elle-même. Lorsqu'au commencement de ce siècle, d'illustres savants débattaient avec éclat des questions de ce genre pour l'étude de telle ou telle branche des sciences naturelles, ils ne discutaient en réalité que sur l'application de méthodes déjà connues. Innover en cette matière, ce n'est pas créer un nouveau système, c'est appliquer un système connu à un ordre de questions auxquelles il n'avait pas encore été appliqué.

Sur le terrain où nous place cet ouvrage, à peine pouvons-nous dire que nous avons à faire choix d'une méthode, tant celle qui convient dérive de la nature du sujet. Les explications déjà produites en ont indiqué les traits essentiels ; nous ne voulons que les préciser et les résumer ici.

Méthode d'observation et méthode d'induction, ces mots rendent compte de tout le système de cet ouvrage. L'observation correspond à l'étude des expériences faites depuis l'origine des voies ferrées jusqu'à ce jour ; l'induction, à l'étude des probabilités de l'avenir. La pre-

mière partie de ce livre s'occupe du temps actuel, de ses idées et de ses œuvres, en vue d'y relever les enseignements propres à constituer la science. Les conclusions qu'autorise cette branche de nos recherches apparaîtront surtout dans la seconde partie. Nous nous efforçons de dégager les données de la science de toute forme didactique, afin de les rendre plus accessibles.

Un sommaire analytique donnera une idée complète du plan que nous nous sommes tracé.

## PREMIÈRE PARTIE

### L'ÉPOQUE ACTUELLE ET LES CHEMINS DE FER.

**Idées. — Systèmes. — Procédés. — Travaux. — Influences individuelles. — Résultats économiques et moraux.**

#### LIVRE PREMIER.

Ce livre est consacré à l'étude des origines, c'est-à-dire à l'appréciation des travaux de la première heure. Nous envisageons la période originelle dans les divers pays où elle a laissé des traces. Nous l'étudions d'abord à l'étranger, en Angleterre et aux États-Unis d'Amérique, puis dans notre propre pays. Nous essayons ensuite de déterminer au milieu des efforts accomplis quelle part revient à chaque peuple, quelle est la valeur des résultats obtenus alors et des enseignements légués à la science économique.

#### LIVRE DEUXIÈME.

Ce livre embrasse la période des discussions, période nuancée de mille couleurs, qui renferme des enseignements nombreux et de précieuses leçons. C'est en France que la phase des discussions a le plus de réalité. C'est même là seulement qu'elle revêt un caractère vraiment tranché. Elle remplit presque toute la durée du gouver-

nement de 1830. Trois dates sont restées fameuses dans cette partie de l'histoire des voies ferrées : 1837, 1838, 1842. Systèmes et projets, initiative du pouvoir et tactique de l'opposition, évolutions étranges, contradictions dans les opinions, vérités énoncées, erreurs commises, services rendus, décisions regrettables, travaux effectués, ajournements funestes, crises sérieuses, mouvements factices, tels sont les points de vue principaux que la science doit examiner. On arrive ainsi à pouvoir dresser le bilan exact du gouvernement de juillet par rapport à l'économie des voies ferrées.

#### LIVRE TROISIÈME.

Nous arrivons à l'ère qu'on peut appeler l'ère des grandes exploitations. Après avoir signalé les caractères propres de cette période, nous portons d'abord les yeux sur les deux pays qui ont marché le plus rapidement dans la carrière, c'est-à-dire sur les États-Unis et sur l'Angleterre; puis sur la France et sur les autres pays.

##### États-Unis. — Angleterre.

Aux États-Unis nous étudions les procédés généraux de la confédération et les différences existant entre les États qui la composent au point de vue des travaux publics en général et des chemins de fer en particulier. Nous étudions le rôle singulier des villes qui forment le point de départ des principales artères : New-York, Philadelphie, Boston au nord, la Nouvelle-Orléans, Charleston, Savannah au sud. Enfin nous examinons le système de l'exploitation et les résultats financiers, économiques et politiques qu'il a produits.

En Angleterre, les premiers développements des *railways* conduisent bientôt à des entraînements frénéti-

ques qui offrent plus d'un côté éminemment instructif. Nous distinguons les influences qui ont aidé l'œuvre de celles qui l'ont entravée. Les deux crises de 1836 et de 1845 sont analysées et comparées. Il faut se rendre compte des artifices des entrepreneurs, des spéculateurs, des comités de direction, qui ruinèrent tant de familles, et juger la situation finale qu'amenèrent les débordements de la spéculation. Le système anglais est remarquable par un singulier mélange de force et de faiblesse. Des vices essentiels s'y montrent à côté des germes les plus féconds. Nous montrons l'abus des influences à côté du déploiement des plus utiles efforts. Nous recherchons les causes du mal et les remèdes qu'il nécessite. Parmi les ingénieurs, parmi les grands propriétaires, parmi les spéculateurs, on découvre des personnalités fameuses dont la physionomie mérite, à des titres divers, d'être esquissée, et dont les actes fournissent matière à des observations d'une utilité générale. Nous verrons quel est aujourd'hui le régime des chemins anglais après les réformes qu'il a éprouvées, quels sont les résultats qu'il donne et aussi quelle différence essentielle le sépare du régime américain et du régime adopté dans notre pays.—De quels bons éléments la science économique lui est-elle redevable ?

**Continent européen.**

*La France.* — La période des développements en France embrasse, comme la période des discussions, trois phases marquées d'un caractère distinct.

La première phase qui commence sous le gouvernement de 1830 et qui est interrompue d'abord par des embarras industriels, et ensuite plus profondément par la révolution de février, se continue jusqu'à la fin de l'année 1851. La science a besoin de rechercher et d'ap-

profondir les principes qui ont été successivement proclamés ; elle a besoin de se rendre compte des conséquences qui se sont manifestées.

La seconde phase s'étend de l'année 1851 à l'année 1856. De notables changements s'accomplissent alors, l'ancien système est renouvelé de fond en comble ; il convient de caractériser les changements opérés et l'attitude prise par le gouvernement, d'apprécier les résultats obtenus. A la suite de l'impulsion extraordinaire que reçoivent les voies ferrées, leur influence se développe rapidement ; elle passe du domaine purement industriel dans le domaine politique. Les perspectives sont tout à coup singulièrement élargies. Dans cette phase rentrent les grands remaniements du réseau national, les fusions des compagnies entre elles, et une masse de faits financiers et industriels d'une importance capitale.

La troisième phase date de l'année 1857. Elle a des caractères qui lui sont propres à plus d'un point de vue.— Nouvelles conditions introduites dans les cahiers des charges, situation faite aux compagnies par rapport à l'exploitation de leur privilége, comme par rapport à l'exécution de nouvelles lignes ; concentration croissante des entreprises ; voilà des éléments dont l'économiste doit interroger la portée et la signification. A mesure que l'importance sociale des chemins de fer s'affirme et s'agrandit, les questions se multiplient, c'est incontestable ; seulement il reste à savoir si à des difficultés plus nombreuses ne correspondent pas aussi de nouveaux moyens de solution. Les faits se pressent ici devant la science économique.

**Autres pays du continent européen.**

Nos études s'adressent d'abord à l'Europe centrale comprenant la Belgique, l'Allemagne, la Hollande et la

Suisse ; puis à l'Europe septentrionale qui embrasse la Russie, la Suède, la Norwége et le Danemark ; enfin à l'Europe méridionale, c'est-à-dire à l'Italie, à l'Espagne, au Portugal, à la Turquie et à la Grèce.

Pour ces divers pays, nous adoptons une marche analogue à celle que nous avons suivie pour l'Angleterre et les États-Unis.— Quelles règles économiques chaque État avait-il établies, quels succès a-t-il remportés dans la lice ? Si les grandes entreprises offrent des traits singuliers, si l'exploitation présente quelques circonstances particulières, nous ne manquons pas d'en faire la remarque. Nous nous appliquons à spécifier les aspects différentiels. Il y a certains pays, la Belgique et l'Allemagne, par exemple, qui se sont mis dès longtemps à l'œuvre avec une remarquable ardeur, et où par conséquent l'économiste peut recueillir une abondante moisson de faits. Il y en a d'autres, comme la Russie, les péninsules italique et ibérique, où le bilan du passé n'a qu'une importance assez secondaire, et où tout l'intérêt se concentre à peu près sur les symptômes de l'avenir.

**Pays situés hors d'Europe, les États-Unis exceptés.**

Nous classons ici les œuvres éparses déjà exécutées, soit dans les colonies anglaises de l'Amérique du Nord, soit sur l'isthme qui unit les deux Amériques, soit dans quelques États de l'Amérique méridionale, soit dans les Indes ou dans l'Australie. Il est curieux de suivre sur ces terres lointaines les débuts du mouvement, d'enregistrer les premiers faits. Certains projets étudiés ou en cours d'exécution sollicitent particulièrement les regards, par exemple : les projets de construction dans les possessions anglaises de l'Inde ou dans nos possessions du nord de l'Afrique. Des obstacles d'une nature spéciale sont à

prévoir dans l'Indoustan, moins encore peut-être pour la construction que pour l'exploitation des lignes sur un sol qui ne paraît plus guère devoir être pour l'Angleterre une possession complétement soumise. Il y a des différences à signaler entre les chemins projetés par les Anglais dans l'Asie méridionale et ceux que la France fait étudier sur les rivages septentrionaux de l'Afrique ; mais ici nous touchons précisément à la seconde partie de notre travail, aux appréciations concernant l'avenir.

## DEUXIÈME PARTIE

### L'AVENIR ET LES CHEMINS DE FER.

**Développements et transformations. — Réformes et perfectionnements. — Régime de l'exploitation et principes de la science économique. — Influence des chemins de fer sur la richesse privée et sur la richesse publique; — sur l'agriculture, — l'industrie et le commerce; — sur la politique et sur le côté moral de la sociabilité.**

De même que la première partie de cet ouvrage embrassait trois périodes diverses, — la période des origines, celle des études et des discussions, et celle des grandes exploitations, — de même cette seconde partie se rapporte à trois ordres d'idées et de phénomènes tout à fait distincts. Quand les regards se dirigent vers le champ de l'avenir, ils y rencontrent d'abord les extensions probables que recevront les réseaux existants sur les différents points du globe. En second lieu se présentent les perfectionnements et les réformes, qui ne peuvent manquer d'avoir lieu dans le régime des voies ferrées et dans le système de l'exploitation, et les enseignements que la science économique doit fournir à ce sujet. Enfin, l'avenir apparaît avec des résultats encore voilés sans doute, mais qui doivent nécessairement se lier aux faits déjà acquis à la science, et que *l'œil de l'esprit*, comme dit

Hamlet, tâche de dégager des nuages qui les entourent : résultats industriels et financiers, politiques et moraux.

### LIVRE PREMIER.

**Quels résultats promet l'avenir par rapport à l'expansion des lignes dans le monde.**

Ici vient l'étude des caractères généraux et particuliers du mouvement. Les différences tenant au génie natif des nations, comme à la situation topographique des pays, auront une influence énorme. Pour apprécier la part réservée à chaque peuple, nous formons plusieurs groupes distincts et nous suivons dans ces divisions l'ordre adopté dans la période des grandes exploitations.

Le premier groupe comprend encore cette fois l'Angleterre et les États-Unis qui sont placés à certains points de vue sous une latitude morale analogue, et qui d'ailleurs, dans le mouvement progressif des chemins de fer, ont toujours marché côte à côte. Mais au lieu de continuer à rencontrer désormais chez ces deux nations des analogies mêlées de quelques dissemblances, nous verrons des différences profondes mêlées seulement de quelques analogies.

Le continent européen attire ensuite nos regards. Nous commençons par considérer la France et par rechercher quelles sont les extensions probables de son réseau. L'œuvre accomplie déjà permet de prévoir aisément l'œuvre à venir. On peut en dire autant de la plupart des pays de l'Europe centrale. Mais pour les régions de l'Europe septentrionale, pour la Russie surtout, et pour les pays de l'Europe méridionale, la situation diffère complétement. Comme tout ou presque tout y est encore à créer, tout ou presque tout y reste plus ou moins enveloppé d'incertitudes. Seulement on peut s'aider des faits

qui se sont passés ailleurs, pour déterminer là aussi quelles sont les éventualités les plus probables. Nous nous demandons s'il est permis de compter sur l'achèvement prochain des voies ferrées de l'extrême midi de l'Europe, ou de celles composant le vaste réseau russe qui a soulevé une longue polémique, polémique trop vive pour avoir pu aboutir à des conclusions impartiales.

Quant aux pays situés hors d'Europe, à ceux où nous avons déjà trouvé des lignes exécutées, et à ceux dont la tâche demeure entière, ils offrent une arène immense aux développements futurs. Que de questions se pressent dans l'esprit quand on promène ses regards sur les civilisations si diverses et si étrangement immobiles du continent asiatique, sur les empires naissants de l'Amérique méridionale, sur les districts de l'Afrique accessibles aux Européens, et sur le monde nouvellement sorti du sein des mers australes!

L'appréciation comparative de l'avenir des différents groupes au point de vue financier rentre dans le troisième livre de cette seconde partie. Nous devons seulement nous interroger ici sur les circonstances qui peuvent hâter l'épanouissement des voies ferrées, et sur les initiatives individuelles qui servent le mieux ce grand intérêt de la civilisation.

### LIVRE DEUXIÈME.

**Quels résultats promet l'avenir par rapport aux réformes et aux perfectionnements à introduire dans le régime économique et dans l'exploitation commerciale des voies ferrées.**

Nous émettons d'abord quelques réflexions sur les réformes à réaliser. Puis nous arrivons aux questions générales concernant l'exploitation. — Systèmes divers : exploitation par l'État, exploitation par les compagnies.

Le système actuellement suivi en France réclame une

attention toute spéciale. Nous l'envisageons sous ses aspects multiples; nous en étudions tous les éléments en les abordant du point de vue économique.

1° *Les compagnies considérées dans leurs rapports avec le public.*

Nous entendons parler, non-seulement des relations avec les voyageurs ou avec les expéditeurs de produits, mais encore de celles que les compagnies ont journellement avec d'autres entreprises de transport. Des questions restent à résoudre, soit en ce qui concerne l'économie des tarifs, soit en ce qui concerne les diverses conditions du service, soit en ce qui concerne la concurrence de la navigation ou du roulage. — Préjugés et fausses idées. — Plaintes et prétentions diverses. — Comment la science peut servir à corriger les vices et à faire disparaître les abus.

A ce même ordre d'idées se rattache l'examen des divers éléments économiques de l'exploitation. — Installation comparée des services dans divers pays. — Transformations et perfectionnements présumables. — Exemples.

2° *Les compagnies considérées dans leurs rapports avec l'autorité publique.*

Rôle actuel attribué à l'État; — raisons de l'intervention de l'autorité publique; — moyens d'action; — modifications présumables dans le régime légal existant. — Principes qui président à la liberté et à la responsabilité des compagnies. — Contrôle de l'État, ses limites. — On verra que dans l'ordre des rapports des compagnies avec l'autorité publique, la science économique appuyée sur ses principes peut dès à présent, avec les faits accomplis, arriver à des conclusions d'une précision remarquable.

*3° Les compagnies considérées dans leur propre organisation.*

Cette question embrasse l'examen du régime organique des compagnies dans ses principaux ressorts. La science s'inquiète des vices qui peuvent s'y glisser et qui entraînent toujours des déperditions de force. Elle étudie les règles générales suivies à l'égard du personnel, comme celles qui sont appliquées à la gestion du matériel. Elle apprécie, du point de vue de l'intérêt public, l'utilité de telles ou telles situations, de telles ou telles combinaisons. Une des parties les plus délicates de sa tâche consiste à déterminer l'étendue de la responsabilité des agents à tous les degrés de la hiérarchie. — Garanties résultant d'une responsabilité effective, équitablement répartie; peut-on arriver à les obtenir?

*4° Les compagnies considérées dans leurs rapports avec l'intérêt individuel des membres qui les composent.*

Rien de plus difficile que de suivre dans la pratique la situation relative de l'administration des compagnies et des actionnaires. Il y a cependant une nécessité absolue pour la science de poser solidement quelques principes.

L'intérêt des actionnaires se résume en un mot : assurer une bonne gestion. Mais quels moyens d'atteindre le but? La question ne concerne pas exclusivement les détenteurs d'actions. L'État y est intéressé sous plus d'un rapport : il y est intéressé parce que d'une bonne gestion dépend l'essor des forces productives du pays; il y est intéressé parce que les titres sont disséminés en un si grand nombre de mains que le fait privé acquiert les proportions d'un fait d'ordre public. Les garanties actuelles sont-elles assez rassurantes? Suffisent-elles, par exemple, pour prévenir les abus dans la comptabilité générale, dans la supputation des frais d'établissement et des dépenses

d'exploitation en vue de déterminer les dividendes? Suffisent-elles pour rendre impossible toute fraude dans les déclarations d'emploi?—Beaucoup de bons éléments existent sans aucun doute dans les compagnies pour assurer un contrôle exact et efficace; mais il faut rechercher si l'état des choses comporte des améliorations. L'autorité peut-elle intervenir? Dans quelles limites? Sous quelle forme? Y a-t-il des cas où la responsabilité puisse remonter jusqu'aux administrateurs?

*5° Les compagnies considérées dans leurs rapports avec leurs créanciers.*

La question de la dette des chemins de fer a été une des plus controversées dans le monde financier. A quelle conclusion arrive la science relativement aux obligations des compagnies? Quelle est la valeur économique du calcul en vertu duquel elles sont émises? Doit-on imposer des bornes aux émissions, soit au point de vue du crédit public, soit au point de vue des forces des sociétés exploitantes? — Notre ouvrage touche ensuite à ce qu'on peut appeler le vif de la question : il s'agit d'examiner si les dettes des compagnies telles qu'elles sont constituées, avec le chiffre auquel de semblables dettes semblent devoir s'élever par suite de l'extension du réseau, seront ou non embarrassantes pour l'avenir.

Le livre deuxième se termine par l'énoncé des conditions générales qui doivent diriger les exploitations dans leurs rapports avec l'État, avec le public, et avec tous les intérêts qu'elles rencontrent dans leur orbite.

## LIVRE TROISIÈME.

**Quels résultats promet l'avenir à l'agriculture, à l'industrie, au commerce, aux valeurs financières des compagnies, aux intérêts de l'ordre politique et de l'ordre moral.**

Ce livre débute par quelques généralités. Il y a là,

en effet, des signes généraux à faire ressortir avant d'arriver à l'appréciation des conséquences particulières.

1° *Résultats économiques et financiers.*

*Développement de la richesse.* — Nos observations portent d'abord sur les développements de richesse que les chemins de fer doivent amener. Nous analysons dans ses caractères essentiels le principe vivifiant qui réside dans les nouvelles voies de communication et les conditions auxquelles il est subordonné. — Les chemins de fer créent des facilités de mouvement; mais comment le fait de créer du mouvement aboutit-il à créer la richesse? La vérification veut être faite en ce qui concerne le transport des produits et en ce qui concerne le transport des personnes. — Distinction importante à établir. — Loi singulière à mettre en évidence.

*Agriculture. — Industrie. — Commerce.* — Passant ensuite à l'influence des chemins de fer sur les différents éléments du travail, nous tâchons de nous rendre compte des services qu'ils rendent déjà et de ceux qu'ils doivent rendre à l'agriculture, à l'industrie et au commerce des nations. Au point de vue agricole, nous examinons les conséquences des facilités qu'ils procurent pour le transport de matières premières ou de produits qui n'ont souvent qu'une valeur très-minime, et la plus-value qu'ils donnent à la terre; au point de vue industriel et commercial, l'élan qu'ils impriment à la production et aux échanges. Nous nous demandons ce qu'ils peuvent pour établir dans le monde, entre la production et la consommation, cet équilibre qui est une des conditions principales de la prospérité publique, et dont la rupture devient la cause de tant de crises.

Quelques questions capitales qui tiennent aux précé-

dentes, trouvent ici leur place. Ces questions sont relatives à l'influence que les chemins de fer peuvent exercer sur les salaires et sur la condition des familles ouvrières, sur le prix des choses, des denrées de première nécessité ou des produits de luxe. La transformation qu'ils secondent avec tant de force en ce qui concerne l'état relatif de la richesse immobilière et de la richesse mobilière, réclame également une analyse approfondie. — Il en est de même du rôle des chemins de fer dans l'approvisionnement des grands centres de population; il en est de même de leur influence sur la population des villes et des campagnes, sur la fortune des districts qu'ils parcourent, sur les cités intermédiaires, sur les villes où aboutissent les têtes de lignes, en un mot, sur tous les côtés économiques de la vie sociale.

*Impôt. — Dette publique.* — La fortune publique est directement intéressée sous des formes diverses dans l'avenir des voies ferrées. Ces constructions sont déjà, en fait, une source de revenu au moyen de l'impôt. Les chemins de fer constituent-ils une matière spécialement imposable? A quelle condition, dans quelle mesure, sous quelles formes? — Situation relative du trésor et des compagnies. — En rappelant plus haut l'importance de la science économique, nous avons fait allusion à l'aide que les routes ferrées pourraient prêter à l'État pour l'allégement de la dette publique. Cette question trouve ici sa place naturelle.

*Les institutions de crédit et les chemins de fer.* — Voici un terrain tout nouveau, et cependant de nombreux changements y ont été déjà effectués. — Institutions financières, anciennes et nouvelles, dans leurs rapports avec les voies ferrées. — Effets des chemins de fer sur le crédit public et privé dans un État, et sur le crédit inter-

national. La rapidité des communications tend à établir entre les peuples une solidarité croissante et à universaliser, en les rendant partout identiques, les conditions du crédit comme toutes les conditions de l'ordre économique.

*Avenir financier des compagnies.* — Comparaison des différents groupes existant dans le monde, sous le rapport financier. — Quelles lois président à l'accroissement des revenus? Calculs et appréciations pour les principaux groupes. — Causes diverses d'augmentation et de diminution des produits. — Perfectionnements qu'on peut attendre de la science, et concurrence que de nouvelles applications scientifiques pourraient susciter. Faut-il craindre l'épuisement des gîtes houillers? Que faut-il penser de la locomotion aérienne? Que faut-il espérer de l'application des forces de l'électricité?

Dans l'état actuel des choses, et au point de vue des capitalistes sérieux, quels placements paraissent le plus sûrs et le plus profitables, soit en ce qui concerne le réseau français, soit en ce qui regarde les réseaux étrangers?

2° *Résultats politiques.*

On a sans aucun doute compris déjà que les résultats appartenant à l'ordre économique touchent pour la plupart à la politique. Il existe entre les deux sphères de l'économie et de la politique des relations intimes et permanentes. L'impôt, par exemple, est en un certain sens, une matière politique; mais nous avons dû nous déterminer dans le classement par les caractères fondamentaux de chaque question. Nous nous occupons maintenant des résultats qui peuvent réagir directement sur la politique intérieure ou extérieure.

Nous étudions à ce point de vue l'influence des che

mins de fer sur la vie et la puissance des peuples. — A l'origine, les voies ferrées avaient un rôle exclusivement national. L'époque actuelle nous montre, au contraire, leur tendance irrésistible à favoriser les rapports internationaux. — Faits nombreux et divers; — traités conclus; — congrès spéciaux, etc.[1] — La mission réservée ici à l'avenir n'est-elle pas de relier entre elles les différentes parties du monde et les diverses branches de la famille humaine?

Droit international en matière de chemins de fer. — But à poursuivre; principes que la science conseille. — Formalités douanières. — formalités de police. — Influence manifeste des voies ferrées, par suite du rapprochement qu'elles opèrent entre les peuples, sur la paix

1. L'idée des congrès en matière de chemins de fer est tout à fait entrée dans les habitudes de l'Allemagne. Plusieurs réunions de ce genre ont déjà eu lieu. L'une des plus importantes s'ouvrait à Francfort-sur-le-Mein le 20 juillet 1857. Les chemins de fer allemands n'y étaient pas seuls représentés. Quelques administrations françaises, suisses et autrichiennes y avaient des délégués. Outre les directeurs des lignes de fer construites par les États allemands, on y comptait trente-deux administrations privées. Le moment n'est pas venu de s'expliquer sur la mission de ces congrès, mais nous pouvons donner dès à présent un plein assentiment aux réflexions qu'émettait au sujet du congrès de Francfort un recueil étranger.

« On conçoit tous les perfectionnements qui doivent naturellement résulter d'une aussi nombreuse réunion d'hommes spéciaux, qui apportent le fruit de leurs études, faites dans toutes les parties de l'Europe, pour le mettre en commun dans ces réunions. Ces congrès sont le complément nécessaire du régime organique des chemins de fer; ils auront pour résultat, en mettant de l'unité dans l'exploitation générale, d'augmenter encore les bienfaits qu'on est en droit d'attendre de ces nouvelles voies de communication. » — Il nous a paru utile de préciser par ces explications le sens de ces mots *congrès spéciaux*, qui autrement auraient peut-être eu quelque chose de vague. Nous y attachons d'autant plus d'importance qu'il y a là un germe que l'avenir ne saurait manquer de développer dans des conditions toutes nouvelles. Restreinte encore dans d'étroites limites, l'institution est, on peut le dire, à l'état embryonnaire.

du monde, sur le caractère et la durée des conflits qui pourraient se produire. Dans le domaine des sentiments et des idées, comme dans celui des intérêts, les divergences s'affaiblissent ou disparaissent pour faire place à une solidarité de plus en plus étroite. Les diverses nations, au lieu d'être chacune en face des autres une sorte de camp retranché, ne doivent plus former ensemble qu'une armée, l'armée de la civilisation, aux prises avec les forces du monde physique.

Dans la politique intérieure, la facilité des communications resserre les liens entre les différentes parties d'un État. Elle doit amener la simplification des rouages administratifs. Elle est favorable aussi au perfectionnement de l'organisation politique. La même circonstance transforme la plupart des conditions anciennes de la police. — Éléments disparus ou affaiblis. — Nouveaux moyens d'action.

*3° Résultats moraux.*

L'examen des conséquences que les chemins de fer amèneront de plus en plus dans l'ordre moral forme la conclusion de tout notre livre. L'opinion qu'on doit se faire du mouvement économique dont ils sont l'origine dépend, en dernière analyse, de l'opinion qu'on se fera de leur influence morale. Quand l'homme vient, par des inventions aussi magnifiques, à remporter quelque grande victoire sur le monde matériel, c'est la plus noble partie de son être, c'est son âme qui triomphe. Peut-il cependant y avoir dans ce triomphe une cause d'abaissement?

Effets sur le développement de l'instruction, sur le perfectionnement de l'individu. Conséquences résultant des facilités de circulation. Ces facilités sont une source évidente de développement intellectuel; mais les applica-

tions scientifiques qui contribuent à éclairer les hommes sur les réalités de la vie, sur leur devoir aussi bien que sur leurs intérêts, ne sont-elles pas de nature à les rendre meilleurs? Telle est la suprême question dans l'analyse de l'influence morale des chemins de fer.

# PREMIÈRE PARTIE

## L'ÉPOQUE ACTUELLE ET LES CHEMINS DE FER

**IDÉES. — SYSTÈMES. — PROCÉDÉS. — TRAVAUX. — INFLUENCES INDIVIDUELLES. — RÉSULTATS ÉCONOMIQUES ET MORAUX.**

---

*Aspects sous lesquels se présente la tâche accomplie par l'époque actuelle. — Divisions en périodes.*

On pourrait croire, au premier abord, que l'avenir devra éprouver quelque peine pour distinguer au milieu d'événements confus, d'efforts multipliés, d'aspirations souvent contradictoires, les tendances principales de notre temps. Si l'on envisage les commencements de ce siècle, on trouve le génie des peuples absorbé par des préoccupations guerrières. Plus tard, on le voit tout occupé, dans l'arène politique, à élever péniblement l'édifice des institutions représentatives ; dans l'arène de la pensée, à vider d'ardentes querelles littéraires. Plus tard encore, le XIX<sup>e</sup> siècle semble tourmenté par un désir d'améliorations sociales, qui naît du fond même de la sociabilité moderne, mais qui échappant à toute formule pratique s'abandonne à de frénétiques entraînements. Enfin, fatigué de ses

marches et de ses contre-marches, comme accablé sous le poids des déceptions subies, ce siècle. naguère si présomptueux dans la sphère des idées abstraites, en arrive à tourner ses préoccupations les plus apparentes vers le côté matériel de la vie.

Oui, ces traits considérés isolément sont exacts; et cependant forment-ils un tableau fidèle et complet de notre époque? N'y a-t-il point des signes persistants et durables sous une mobilité extérieure? N'y a-t-il point des sources de vie, d'activité et de progrès que le milieu de ce siècle a vues jaillir plus fécondes que jamais? La civilisation n'est-elle pas aidée dans ses laborieuses luttes par de nouveaux éléments qui agrandissent la carrière devant elle et font luire à l'horizon d'encourageantes perspectives?

Aujourd'hui que le XIXe siècle a parcouru plus de la moitié de sa course, il est bien permis de se demander quelle sera sa physionomie dans l'histoire. Dans l'ordre politique, dans le domaine de la philosophie et des lettres, ce siècle, sans aucun doute, a vu se succéder de grandes tentatives et se produire des résultats mémorables. Ce n'est pas toutefois sous ce rapport qu'il fixera les regards, lorsqu'on voudra marquer son caractère distinct dans les annales de l'humanité. C'est surtout dans le domaine des intérêts matériels que le XIXe siècle aura rempli un rôle spécial. Il a consacré en l'agrandissant le .principe du travail. L'industrie est devenue une vaste arène où l'individu peut aspirer hautement à tous les biens de la société. Tandis que sous l'esclavage antique ou sous le servage féodal l'homme même semblait être le principal agent à exploiter, aujourd'hui le véritable agent de l'exploitation, c'est la matière. Le monde entier, tel est le champ que la science et l'application de la science, en se développant parallèlement l'une à l'autre, ont de plus en plus livré à

nos efforts. Immense conquête, prodigieux triomphe qui marque d'un signe impérissable la tâche accomplie de nos jours!

Tous les progrès industriels de notre siècle se rattachent à l'idée qui a transformé nos moyens d'agir sur la matière, et assujetti à notre volonté des forces d'une puissance presque infinie. Utiliser de telles forces pour la production manufacturière, c'était un premier succès; mais ce ne devait pas être la plus merveilleuse conséquence de ces applications hardies. Il restait à triompher de l'espace et du temps; il restait pour ainsi dire à supprimer les distances. La révolution accomplie dans les moyens de transport est le plus éclatant témoignage que le XIX[e] siècle pouvait donner de son génie industriel. Aussi voyez comme le sentiment des effets attachés à la vitesse a entraîné et entraîne toutes les nations à perfectionner et à développer les voies de communication! Que de travaux, que de merveilles depuis les améliorations accomplies sur les routes ordinaires jusqu'à l'établissement de ces fils électriques qui reçoivent le dépôt d'une pensée et pourraient la porter en un clin d'œil aux extrémités de la terre! Parmi les créations contemporaines de cet ordre, celle en qui se résumeront le mieux les tendances de ce temps-ci, celle qui aura ouvert les voies les plus larges au progrès social, c'est la création des chemins de fer. Certaines découvertes, certaines applications du génie de l'homme ont le privilége de représenter mieux que d'autres le caractère de l'âge qui les voit naître. C'est à l'époque où sévit la guerre de cent ans que se produit la découverte de la poudre à canon. L'imprimerie apparaît à la veille du grand mouvement intellectuel qui va remuer si profondément le XVI[e] siècle. La découverte des diverses applications de la vapeur devait être l'apanage d'un temps

voué à étendre l'influence de la civilisation par le développement de sa puissance matérielle. La vapeur emportant sur des rails en fer, avec une rapidité inouïe, des masses d'hommes et des masses de marchandises, tel est bien le fait le plus saillant, le plus caractéristique, accompli dans notre temps. Le XIX[e] siècle sera pour l'avenir le siècle des chemins de fer.

Une fois ce trait-là signalé, il ne sera pas aussi difficile qu'on le pourrait croire de se reconnaître au milieu des circonstances plus ou moins complexes qui se rattachent à l'accomplissement de cette grande tâche. Dans le développement des voies ferrées, l'enchaînement chronologique des faits forme un fil conducteur d'autant plus sûr, que les résultats obtenus ont toujours rigoureusement procédé les uns des autres. Trois divisions répondent tout naturellement aux périodes parcourues. La première période est une période d'inventions durant laquelle s'agitent des aspirations ignorantes encore de leur but. La seconde est signalée par des études scientifiques, par des discussions multipliées qui mettent en relief de curieux côtés de la vie politique du temps. Enfin arrive l'ère des réalisations, l'ère des grandes exploitations commerciales, qui ne commence pas partout à la même heure, mais qui un peu plus tôt ou un peu plus tard, nous fait voir à l'œuvre le génie singulier de presque tous les peuples civilisés. Les nombreuses questions que soulève le régime économique des chemins de fer, questions si importantes pour toutes les classes de la société ou plutôt pour la civilisation générale, prennent naissance durant cette dernière période. L'institution des chemins de fer a donc traversé les trois phases qui se distinguent dans toute grande création. Elle a eu son âge de tâtonnements et d'essais, puis elle s'est affermie et elle a préparé son dé-

veloppement, enfin elle se répand sur toute la surface du monde.

Chacune des trois périodes a son caractère distinct, on le voit ; chacune formera infailliblement pour l'avenir l'objet d'une attention particulière qui permettra de considérer les voies ferrées dans leurs divers degrés de développement, et d'apprécier les résultats industriels, politiques et moraux successivement obtenus. La science économique appliquée aux chemins de fer, en suivant l'institution à travers ces trois périodes, recueillera des enseignements indispensables pour asseoir ses principes et déterminer le cercle de sa mission.

# LIVRE PREMIER

## COMMENT L'AVENIR JUGERA LA PÉRIODE ORIGINELLE DES CHEMINS DE FER.— PREMIÈRES MANIFESTATIONS DE LA SCIENCE ÉCONOMIQUE.

---

### *Idée générale de la première période.*

Quoique cette période ne soit, sous un certain rapport, qu'une période d'essai, elle a vu s'effectuer des conquêtes importantes qui la recommanderont à jamais aux méditations de l'avenir. On y assiste aux premiers épanchements d'une pensée toute nouvelle, aux premiers débats sur une application réservée à de si hautes destinées. Cette période a vu se dessiner quelques individualités énergiques, hardies, ingénieuses, qui ont frayé la route dans une arène immense, semée de mille obstacles.

On agit visiblement alors sans savoir où l'on va, sans apercevoir la portée des changements qui se préparent. Cependant des élans vigoureux se manifestent et présagent un grand développement. A l'âge héroïque où l'on se trouve, l'instinct occupe comme toujours plus de place que le calcul; mais au milieu d'élans tout spontanés et purement instinctifs des germes féconds s'annoncent de toutes parts.

Pour rechercher quel sera le jugement de l'avenir sur cette première phase, nous n'éprouvons aucun embarras;

nous échappons presque à la sphère des [illegible]. Les choses ont en effet marché si vite que nous sommes déjà la postérité pour les hommes et les choses de la première heure. Les individus qui ont accompli les rôles principaux ont presque tous disparu de la scène, ou du moins ils n'y figurent plus d'une manière active. Dès aujourd'hui, il n'en coûte pas plus d'efforts qu'il n'en coûtera dans cent ans pour se montrer impartial et juste envers eux et envers leurs œuvres.

Autre remarque. Chacun des peuples dont les débuts ont laissé des traces plus ou moins profondes, est sorti depuis longtemps de la période originelle. Le livre de l'histoire est ouvert; on peut y relever tous les actes propres à caractériser l'action singulière de chaque nation. Nous y chercherons d'abord quelles ont été, en fait de créations de chemins de fer, les premières ébauches exécutées chez les peuples étrangers; nous arriverons ensuite à la part que peut réclamer la France.

# PREMIERE SECTION

LES PAYS ÉTRANGERS DURANT LA PÉRIODE ORIGINELLE DES CHEMINS DE FER.

## CHAPITRE I

### L'ANGLETERRE

#### I

Perfectionnement des anciennes voies de communication : routes et canaux. — Influence de ce mouvement par rapport à l'avénement des chemins de fer.

Le désir à peu près universel d'améliorer les anciennes voies de communication était venu, dès le début de ce siècle, révéler les tendances de notre époque. Des deux pays qui donnèrent l'exemple d'essais hardis et systématiques, l'un tenait en Europe le premier rang dans la carrière de l'industrie, l'autre se développait avec une étonnante exubérance sur un sol affranchi d'entraves. Longtemps avant que la vapeur fût employée comme moyen de locomotion, l'Angleterre et les États-Unis entreprenaient des travaux qui devaient peu à peu lui préparer la carrière.

Nous voyons d'abord les Anglais tout occupés à renouveler chez eux le système de la grande voirie ; au lieu de routes rares ou mal entretenues, ils dessinent un réseau magnifique qui enveloppe leur île. Pour se former une

idée de l'étendue des résultats obtenus, il est utile de se rappeler combien les routes étaient encore déplorables à une époque fort peu distante de nous. Un historien anglais dont les travaux jouissent d'une haute et légitime autorité, M. Macaulay [1], a dépeint sous les couleurs les plus sombres l'état des choses, sous ce rapport, à la fin du XVIIe siècle. Les grandes routes étaient bien plus négligées qu'on ne l'aurait pu supposer d'après le degré de richesse et de civilisation auquel l'Angleterre était déjà parvenue. Sur les meilleures, les ornières étaient profondes, les pentes si rapides qu'elles ressemblaient à des précipices, et souvent il était presque impossible, dès que le jour baissait, de distinguer le chemin des champs de bruyères ou des marécages qui le bordaient. Un personnage habitué à suivre la route de Leeds à Londres a relaté, dans le journal de ses excursions, une série de dangers et de désastres qui pourraient suffire à défrayer le récit d'un voyage aux mers glaciales ou dans le désert du Sahara. En 1685, la route conduisant à Holyhead par le pays de Galles, et qui est la grande voie de communication de Londres avec Dublin, était si mauvaise qu'un vice-roi d'Irlande, allant s'embarquer pour se rendre à son poste, se vit obligé de requérir le secours des paysans d'alentour, afin de tirer sa voiture des fondrières où elle tombait à chaque instant. Nous pouvons juger, d'après ces exemples, ce qu'étaient les routes moins importantes !

Ce n'est pas avant le milieu du XVIIIe siècle que les Anglais commencèrent à s'occuper un peu sérieusement de l'amélioration de leurs grandes routes. Les anciens intérêts, ceux de la propriété foncière, se trouvaient en parfait accord sur ce point avec les intérêts nouveaux, les inté-

1. V. *The History of England*, par Macaulay, vol. I, pages 367 et 368 (Edition de Leipzig).

rêts industriels. Si le commerce réclamait pour ses mouvements des facilités agrandies, l'aristocratie anglaise avait aussi de son côté un réel besoin de rendre moins incommodes l'accès de ses châteaux et l'exploitation de ses champs. A une autre époque, il est vrai, un siècle plus tôt, alors que s'établissaient les premières voitures publiques, des appréhensions aveugles l'avaient poussée à combattre à outrance cette innovation. Les propriétaires fonciers soutenaient qu'on allait dépeupler les campagnes et porter le trouble dans les mœurs domestiques[1]. Mais peu à peu ces craintes avaient disparu ; l'aristocratie s'en était si bien dégagée, elle comprenait si bien le prix des communications faciles, que sa protection s'offrait d'elle-même à toutes les industries propres à améliorer le système des transports. Pendant qu'on travaillait aux routes, la noblesse anglaise consacrait son argent et ses loisirs à l'amélioration de la race chevaline indigène. Elle encourageait l'art de construire les voitures ainsi que tous les arts accessoires; aussi atteignirent-ils rapidement à une perfection inconnue chez aucun autre peuple. Objet des soins les plus attentifs, le métier de postillon se transformait en une science véritable, dont l'étude était entourée de considération, et à laquelle ne dédaignaient pas de se vouer, en manière de passe-temps et avec l'excentricité particulière aux Anglais, des hommes appartenant aux familles aristocratiques.

Grâce à cette sollicitude, en un quart de siècle tous les services publics doublent leur vitesse, ils la triplent quel-

1. En 1662, l'Angleterre ne comptait que six voitures publiques, récemment installées et en butte à mille attaques. Un siècle environ plus tard, en 1742, il fallait encore deux jours entiers pour aller de Londres à Oxford (90 kilomètres), tandis qu'en 1832 les diligences effectuaient ce trajet en six heures.

quefois. Si nous reportons nos regards en arrière, jusque dans les trente premières années du XIXe siècle, nous reconnaissons que nulle part au monde le transport des voyageurs ne s'effectuait avec autant de rapidité et de sécurité qu'en Angleterre. On allait presque toujours au galop; mais aussi les chevaux étaient parfaitement traités; on suivait à leur égard une règle qu'il est toujours bon de rappeler et qui consistait à les bien nourrir et à en changer souvent au moyen de relais très-rapprochés les uns des autres. Les voitures avaient atteint un degré de solidité, de souplesse et de commodité que nous n'avons presque jamais vu chez nous. On avait eu l'heureuse idée d'abaisser la caisse des diligences et on les avait ainsi rendues presque *inversables*.

Ce désir croissant d'aller vite, qui disposait les esprits à se passionner plus tard pour les voies ferrées, avait stimulé le zèle des ingénieurs; c'était à qui trouverait de nouveaux moyens de construire les routes en amoindrissant les aspérités du terrain. Un système bien connu, celui de Mac-Adam, qui consiste à polir la surface du sol, obtint, comme on sait, un succès considérable et fut peut-être vanté avec exagération. Une autre méthode, celle des routes dites *routes à la Stevenson*, un moment très-préconisée, se rapprochait de l'idée même des chemins de fer. Elle consiste à poser sur les routes des assises en larges pierres solidement jointes, formant deux bandes, et sur lesquelles portent les roues des voitures[1]. Une pareille installation eût été trop coûteuse sans doute pour être pratiquée

1. On a pu voir une sorte d'échantillon des routes à la Stevenson aux portes de Paris, entre l'Arc de Triomphe de l'Étoile et Neuilly. Établie vers l'année 1847, avec une double voie, cette construction s'est assez promptement dégradée, et n'a pas atteint son but. Les voituriers semblaient même l'éviter, probablement à cause de la régularité qu'elle eût exigée dans la marche de tous les véhicules qui l'auraient suivie.

sur toute la longueur des grandes voies de l'Angleterre; mais elle paraissait applicable aux parties les plus escarpées, les plus difficiles à franchir. On avait pensé un moment à employer le fer forgé, au lieu de pierres, dans le système Stevenson; toutefois on dut reconnaître que cette matière était d'un prix trop élevé pour qu'il fût possible, à moins d'énormes sacrifices, d'en recouvrir d'aussi larges surfaces. Le fer avait, d'ailleurs, l'inconvénient d'être trop glissant, inconvénient réel dès qu'on prétendait maintenir les pentes existant sur les routes ordinaires.

Pendant qu'on s'efforçait avec tant d'ardeur d'accélérer les voyages par terre, on n'était pas moins préoccupé de rendre facile et peu coûteux le transport par eau des matières premières et des marchandises. On se livrait avec ardeur à la construction des canaux. Avant 1760, pas un seul canal n'existait sur le sol anglais; le premier qui fut établi, celui de Liverpool à Manchester, était dû à l'initiative d'un personnage fort entreprenant, le duc de Bridgewater, dont il a gardé le nom. On avait d'abord considéré cette œuvre comme un acte de folie. A quelques années de là, cette *folie* devint un exemple qu'on s'efforça de suivre sur tous les points du pays. Ces voies nouvelles s'étendirent bientôt sur un espace d'environ 8,000 kilomètres [1]. Des bénéfices presque fabuleux réa-

1. C'est à ce chiffre environ qu'on était arrivé en 1818. — Il est curieux de savoir à quel chiffre se sont élevés en moyenne les frais de construction de ces canaux. Il en a été fait des évaluations diverses; mais celle de ces évaluations qui nous paraît la plus plausible a été produite en 1838, à la chambre des députés par le directeur général des ponts et chaussées. « Savez-vous, disait-il, à combien revient en Angleterre une lieue de canal? On en a réduit le chiffre à 586,000 fr.; c'est une erreur, et d'après le relevé que j'ai pu faire de la dépense d'un assez grand nombre de canaux, je trouve que cette dépense s'est élevée à 800,000 fr. au moins par lieue. » — 200,000 par kilomètre. (V. *Moniteur* du 10 mai 1838.)

lisés dans quelques-unes de ces opérations avaient précipité l'élan de la faveur publique. Il y a tel canal qui valut pendant cinquante années à ses actionnaires un revenu égal au chiffre primitif de chaque action. Le canal de Bridgewater rapporta jusqu'à deux millions et demi de francs par année; c'était à peu près ce qu'il avait coûté [1]. Il n'était par rare de voir ces titres monter jusqu'à plus de vingt fois leur valeur originelle. Mais cette prodigieuse fortune n'appartint qu'à quelques canaux.

On devine sans peine quelle hostilité devaient rencontrer chez les détenteurs des titres de ces voies navigables artificielles les premières tentatives de locomotion sur des routes ferrées. Les canaux s'étaient accoutumés à exploiter les besoins du commerce avec une âpreté d'autant plus intraitable qu'ils se croyaient généralement à l'abri de toute concurrence. Là où l'existence de plusieurs voies aurait pu amener l'abaissement des tarifs, des accords s'étaient formés entre les compagnies de manière à perpétuer le monopole. Les propriétaires du canal de Bridgewater, par exemple, et ceux d'un second canal construit peu d'années après le premier entre les deux mêmes points, s'étaient entendus dès l'année 1810. Dans la fixation des tarifs, ils ne craignaient pas d'aller jusqu'à de révoltants abus. Sachant que le manque d'eau rendait une nouvelle construction absolument impossible, ils agissaient en maîtres absolus du marché.

La guerre que les canaux soutinrent contre les premiers projets de voies en fer, guerre ardente, féconde en invectives et en chiffres faussés, se prolongea durant

1. On trouvera des détails très-curieux sur l'audacieuse entreprise du duc de Bridgewater, notamment sur les obstacles qu'il eut à vaincre, dans l'ouvrage intitulé : *Des canaux navigables*, par Huerne de Pommeuse.

plusieurs années. On soutint d'abord que les chemins de fer étaient un rêve et une impossibilité, même en ce qui concerne les voyageurs; puis, quand on se vit obligé de battre en retraite devant d'heureux essais, on continua du moins de contester leur utilité pour le transport des marchandises, n'admettant d'exceptions que pour les cas tout à fait exceptionnels, tels que l'exploitation des houillères. On fit valoir, en les exagérant, les dépenses qu'occasionnerait le matériel nécessaire. Les frais, disait-on, seront écrasants, parce que le chargement à mettre sur chaque wagon est limité par la force des essieux. Sur les canaux, au contraire, où les chargements n'ont pour bornes que l'étendue des bateaux que l'eau peut porter, le capital engagé est presque insignifiant et permettra toujours des transports infiniment peu coûteux. Les novateurs qui avaient déjà dans leurs poches des plans de *railways* n'étaient pas embarrassés pour répondre. Ils disaient que la répétition des voyages compenserait la différence des poids susceptibles d'être transportés. Ils s'étendaient avec plaisir sur les dangers inhérents aux voyages par eau, sur les perturbations occasionnées dans le service soit par les glaces pendant l'hiver, soit par la sécheresse durant l'été. Ce n'est qu'après beaucoup de peine qu'on en vint à reconnaître la division qui devait se produire pour une période plus ou moins longue dans la masse des transports : les matières pesantes, non susceptibles de s'altérer en route, d'un prix peu élevé, restant généralement fidèles aux canaux, les articles plus délicats, d'une pesanteur moindre proportionnellement à leur valeur, plus pressés, d'ailleurs, de figurer sur les marchés, formant la riche clientèle des nouvelles routes.

Cette lutte, qui tenait à si peu de distance de nous les

esprits en suspens, fournit encore, à l'heure qu'il est, des enseignements utiles à recueillir. Ce furent les abus commis dans l'exploitation des canaux, ce furent les tarifs exagérés, les exigences tracassières, qui contribuèrent le plus, dans le principe, à rallier les négociants et les industriels à la cause encore douteuse des chemins de fer. Avec de la modération dans l'exercice de leur privilége, les détenteurs en auraient joui un peu plus longtemps. Cela est si vrai que les promoteurs du *railway* projeté entre Liverpool et Manchester, inquiets sur les résultats de cette entreprise, essayèrent au dernier moment, mais en vain, de s'entendre avec les administrateurs des canaux. Il ne faut point se lasser de le rappeler hautement : plus le privilége se croit abrité sous d'inexpugnables remparts, et plus il aurait besoin de se défier de ses entraînements. L'opinion de l'Angleterre, cette pensée publique habituée à se placer au-dessus des préoccupations individuelles, frappée elle-même des énormités reprochées aux canaux, y vit une raison de plus pour se rallier à la puissance nouvelle, encore entourée de mystères, mais qui promettait de mettre fin à de si choquants abus.

## II

**Premiers emplois de la vapeur dans l'économie des transports. — Bateaux à vapeur. — Voitures à vapeur.**

Les esprits furent préparés à l'idée d'utiliser la vapeur d'eau comme moyen de traction sur les routes de terre par l'emploi de cette même force dans la navigation. Entre ces deux applications d'un même principe, la connexité est évidente. Poussée par instinct vers tout ce qui peut aider l'essor de son industrie et de son commerce, l'Angleterre se prononça pour la navigation à vapeur avec

l'entraînement qu'elle avait mis dans la construction de ses canaux, et qu'elle devait porter bientôt dans l'établissement de ses chemins de fer. Elle suivait dans l'emploi qu'elle faisait des forces de la vapeur d'eau, une tradition déjà profondément tracée. Quand le génie de James Watt eut perfectionné les appareils à vapeur et en eut pour ainsi dire discipliné la rudesse, on en fit d'abord usage dans les usines et les manufactures. Ce fut là, après une première période de véritable enfance, le second âge de la grande invention qui devait si puissamment réagir sur le monde. L'application de la même force à la navigation marque une troisième phase de son histoire.

Cette dernière application venait réaliser l'idée qu'avait conçue à une époque déjà ancienne, en 1696, notre compatriote Denis Papin, et que d'autres après lui, tels que les anglais Jonathan Hall et Patrick Miller (de 1740 à 1787), les américains James Rumsey et John Fitch (1782 et 1785), avaient continué de poursuivre. Mais l'exécution véritable de ces mêmes projets doit être rangée parmi les gloires industrielles du XIX^e^ siècle. Lorsque Fulton traversait, en 1807, sur son bateau à vapeur, encore informe, les eaux du lac Érié, c'était bien lui qui posait le point de départ de l'immense progrès que devait amener, dans les rapports entre les nations, l'établissement de la navigation à vapeur.

Quelques publications d'outre-Manche ont essayé de mettre le nom d'un Anglais, Bell (de Helensbourg), avant celui de l'ingénieur américain; mais Bell doit se contenter d'avoir construit le premier bateau à vapeur qui ait navigué en Europe. Ce n'est, en effet, qu'en 1811, quatre ans après l'heureux essai de Fulton, qu'il construisit ce bateau appelé la *Comète*, et dont le nom mérite de rester dans l'histoire des grandes fondations industrielles. La

machine employée sur la *Comète* représentait la force de trois ou quatre chevaux-vapeur [1]. Ce navire, du port de vingt-cinq tonneaux, navigua sur la Clyde, entre Helensbourg, Greenock et Glascow [2].

Après l'expérience, si heureusement tentée par Fulton, les essais durant quelques années ne se reproduisent pas sur une large échelle. On aurait dit que l'homme sentait le besoin de se recueillir quelque temps en face de cette force nouvellement domptée qui devait plus d'une fois rompre ses freins et renverser son maître. La navigation à vapeur ne se développe d'une manière sensible que vers l'année 1820, mais elle ne s'arrête plus ensuite dans ses conquêtes. Les obstacles qu'elle avait rencontrés dans les préjugés d'un grand nombre et dans les intérêts de quelques-uns, peuvent alors être regardés comme à peu près aplanis. Les capitaux ne tardent pas à affluer dans la nouvelle arène ouverte à l'esprit d'entreprise. L'innovation reçoit une sorte de sanction officielle : l'administration des postes britanniques adopte promptement pour règle qu'elle confiera le transport des dépêches aux services des bateaux à vapeur partout où ils s'établiront.

Les progrès du nouveau mode de navigation se firent

1. Il n'est peut-être pas inutile de rappeler ce qu'on est convenu d'entendre par la force d'un cheval-vapeur. Le mot cheval-vapeur désigne une force capable d'élever un poids de 75 kilogr. à un mètre par seconde. Il est reçu que cette force équivaut à celle de trois chevaux de trait. Lorsqu'on veut la mettre en parallèle avec la puissance musculaire de l'homme, on l'évalue communément à celle de 21 hommes de peine.

2. Ce premier *steamer* européen n'existe plus depuis longtemps; mais le second bâtiment du même genre appelé l'*Industry*, également construit en Angleterre, et qui date de 1814, rend encore quelques services; seulement la coque et la machine ont été renouvelées, de sorte qu'il ne reste plus que la charpente proprement dite de ce vétéran de la navigation à vapeur.

remarquer, d'abord, aux États-Unis. Dès l'année 1821, on comptait dans l'Union américaine trois cents bâtiments à vapeur en pleine activité, et un nombre presque égal en construction. Quoique moins avancée, l'Angleterre eut bientôt un effectif imposant pour l'époque. Des relevés qui datent de 1825 portent à 150 le nombre des bateaux, dont les plus forts jaugeaient jusqu'à 500 tonneaux et avaient une force de 140 chevaux-vapeur. Dans leur ensemble, ces constructions représentaient à cette époque cinq mille chevaux de force et seize mille tonneaux de jauge. Vingt ans plus tard, l'Angleterre avait environ un millier de navires à vapeur de toute dimension, et on allait bientôt construire des bâtiments d'une force de 3,000 chevaux. Depuis lors le nombre des bâtiments à vapeur a augmenté sans interruption. En 1857, l'effectif de la marine marchande seule se composait de 1,669 navires, mesurant 383,598 tonneaux. Quant à la dimension des navires, on ne sait plus où elle s'arrêtera. Le monstrueux édifice appelé d'abord *Great Eastern*, et nommé plus tard *Leviathan*, qu'a fait construire une simple compagnie particulière et dont le tonnage représente environ 24,000 tonneaux, dépasse toutes les limites imaginables. Avant la construction de ce navire, dont l'utilité aurait besoin d'être établie par l'expérience, le steamer *Atrato*, bâti en 1853 et jaugeant 3,367 tonneaux, figurait sous le rapport de la capacité, en tête de la liste des bâtiments à vapeur immatriculés dans le Royaume-Uni. Quelle que soit l'issue de l'expérience tentée en ce qui concerne les *steamers* de 20,000 et de 24,000 tonneaux, on peut juger dès à présent que le jaugeage de 3,000 à 3,400 tonneaux ne saurait être tenu pour un maximum.

A l'origine, on avait prétendu emprisonner la naviga-

tion à vapeur sur les lacs et sur les fleuves où elle s'était d'abord installée ; mais elle chercha bien vite à s'échapper de ces eaux abritées. On la vit bientôt paraître sur les côtes de la Grande-Bretagne. Les premières traversées sur mer datent de 1818. On garde encore la mémoire des trajets effectués alors de Greenock à Belfast par le navire *Rob-Roy*, d'une force de trente chevaux. L'année suivante un autre bâtiment traversait la mer d'Irlande. Mais le voyage le plus long à cette époque fut celui qu'effectua un splendide navire, appelé *City of Edinburg*, entre Leith et Londres. Le parcours était d'environ 650 kilomètres.

Encouragée par ces premiers rapports avec les flots de l'Océan, la navigation à vapeur aspire presque aussitôt à créer des relations internationales. De 1820 à 1825, elle s'écarte des côtes, franchit la Manche et une partie de la mer du Nord, et relie Dieppe à Brighton, Douvres a Calais, Rotterdam à Londres.

La soumission de l'Océan fut achevée, on peut le dire, en 1825, lorsqu'un bâtiment à vapeur anglais, l'*Enterprise*, eut effectué le trajet de Londres à Calcutta par le cap de Bonne-Espérance. Ce navire était muni de deux machines de la force de 60 chevaux. Il jaugeait 500 tonneaux ; son commandant était un lieutenant de la marine royale, nommé Johnstone. L'*Enterprise* quitta l'Angleterre le 16 août 1825, avec vingt-quatre passagers, sur lesquels on comptait six femmes qui se confiaient intrépidement à sa fortune. On employa concurremment ou alternativement la voile et la vapeur. Après avoir éprouvé diverses contrariétés dans le cours de la traversée, l'*Enterprise* entra dans la rade du Cap le 13 octobre. Elle appareilla de nouveau le 21 du même mois, et quarante-neuf jours plus tard, le 9 décembre, elle mouillait devant

Calcutta, en présence d'un immense concours de spectateurs et au milieu de démonstrations enthousiastes. Le trajet parcouru dépassait 18.000 kilomètres. L'*Enterprise* fut achetée un million de francs par le gouvernement général du Bengale.

Les yeux du monde s'étaient un moment fixés sur ce navire, comme autrefois sur celui du navigateur audacieux qui découvrait pour les bâtiments à voiles cette même route des Indes-Orientales par le Cap. Les prodiges n'ont fait depuis lors que succéder aux prodiges : les *steamers* ont touché aux glaces de l'un et de l'autre pôle ; ils sillonnent aux Antipodes le grand océan Austral, et, — l'aurait-on cru en 1825? — ils ont mis l'Amérique à moins de dix jours de l'Europe [1]. Des améliorations notables, des perfectionnements nombreux ont été apportés dans la construction des navires à vapeur. Ainsi le fer a pris la place du bois. Moins pesants que les bâtiments en bois, les bâtiments en fer ont un moindre tirant d'eau. Ils sont, en outre, moins susceptibles de se briser en heurtant sur un écueil ou sur un bas-fond. L'hélice qui lutte aujourd'hui avec les roues dans l'ensemble des constructions nouvelles est un perfectionnement d'un autre genre, qui touche à l'économie des frais de combustible, et diminue certaines chances d'avaries. La propulsion à l'aide de l'hélice paraît être préférée par les constructeurs, toutes les fois qu'il s'agit de bâtiments spécialement destinés au transport des marchandises. On donne encore la préférence aux roues quand on recherche la vitesse de la marche, notamment pour le transport des voyageurs.

1. Un *steamer* américain, l'*Arctic*, dont la perte déplorable eut, à la fin de l'année 1854, un si grand retentissement, avait dès lors effectué un voyage de New-York à Liverpool en neuf jours et demi.

Ces transformations n'ont fait qu'élargir la carrière où l'on était entré; mais le changement même opéré dans la locomotion par eau par la substitution de la vapeur aux voiles, a produit un effet beaucoup plus général. Il a été cause que l'on s'est bientôt demandé si à l'aide du même moyen on ne pouvait pas transformer aussi la locomotion par terre, si l'on ne pouvait pas avoir des voitures à vapeur comme on avait des bateaux à vapeur. La question n'était pas nouvelle ; elle prenait seulement, grâce aux circonstances, une valeur pratique qu'elle n'avait jamais eue. On avait bien, il est vrai, durant la seconde moitié du XVIII[e] siècle, conçu quelques projets auxquels Watt fut un instant mêlé. On alla plus loin alors sur le continent qu'en Angleterre. Un ingénieur lorrain, nommé Cugnot, né en 1725, construisit une machine qui fut essayée en 1769 et en 1770, à Paris, où Cugnot s'était rendu quelques années auparavant. Bachaumont parle dans ses *Mémoires secrets*, de ces tentatives qui produisirent dans le temps une certaine sensation. « On a fait ces jours derniers, écrit-il sous la date du 23 octobre 1769, au sujet du premier essai, on a fait l'épreuve d'une machine singulière qui, adaptée à un chariot, devait lui faire parcourir l'espace de deux lieues en une heure, sans chevaux ; mais l'événement n'a pas répondu à ce qu'on promettait : elle n'a avancé que d'un quart de lieue en soixante minutes. Cette expérience s'est faite en présence de M. de Gribeauval, lieutenant-général, à l'Arsenal. » Un autre essai fut plus heureux. « On a parlé, il y a quelque temps, est-il dit dans les mêmes *Mémoires* sous la date du 20 novembre 1770, d'une machine à feu pour le transport des voitures, et surtout de l'artillerie, dont M. de Gribeauval, officier en cette partie, avait fait faire des expériences. On l'a perfec-

tionnée depuis, au point que, mardi dernier, la même machine a traîné dans l'arsenal une masse de cinq milliers servant de socle à un canon de quarante-huit, du même poids à peu près, et a parcouru en une heure cinq quarts de lieue. La même machine doit monter sur les hauteurs les plus escarpées et surmonter tous les obstacles de l'inégalité des terrains ou de leur affaissement [1]. »

Cugnot fut le premier constructeur qui réussit à faire fonctionner une machine de ce genre. Quelques essais furent renouvelés soit en Angleterre, soit aux États-Unis, dans les premières années de ce siècle. Quoique ces efforts n'aient pas été perdus pour les ingénieurs, ils n'avaient pas amené de résultats significatifs, quand on les reprit avec une ardeur toute nouvelle de 1826 à 1833. A cette époque on était assez généralement disposé à croire que la machine à vapeur pourrait être employée sur les routes ordinaires, sans qu'il fût besoin d'y poser des rails en fer. Les voitures à vapeur circulant sur les routes excitèrent d'abord en Angleterre des espérances à peu près générales. Les intérêts alarmés par les voies ferrées, redoutant moins les voitures de ce genre, les encouragèrent par de vives acclamations. Le triomphe des chemins de fer a fait oublier quelles brillantes destinées étaient alors prédites à ces véhicules. Avec eux, on devait, disait-on, aller aussi vite que sur ces voies ferrées beaucoup trop vantées par des prôneurs enthousiastes, et on n'aurait ni montagnes à percer, ni chaussées à construire, ni rails à poser. Les routes à la Mac-Adam qui jouissaient d'une très-grande vogue, semblaient avoir été inventées tout exprès pour faciliter

1. V. Tome III, p. 58 et 233 ; édition publiée à Paris en 1830.

ces entreprises. Les tentatives eurent lieu au début sur de petites distances, à Londres ou aux environs; mais un ingénieur anglais, dont le nom acquit promptement une célébrité colossale, Gurney, entreprit enfin un véritable voyage. Il parcourut 128 kilomètres; le trajet dura onze heures. Cette vitesse de 11 kilomètres 2/3 par heure égalait à peine celle des voitures de poste. Pour cette excursion, l'appareil de Gurney avait subi une importante modification. Lors des précédents essais, la machine était attenante à la caisse occupée par les voyageurs; cette fois elle en était séparée; elle ne servait plus qu'à remorquer la voiture. Cette séparation est devenue un principe invariable sur les chemins de fer.

Le premier service régulier établi par des voitures à vapeur date de 1831, c'est-à-dire d'une époque où l'on avait déjà sous les yeux, comme nous le verrons tout à l'heure, plusieurs échantillons de voies ferrées. Les voitures à vapeur se posaient en rivales des voitures transportées sur les *railways*. A l'imitation de Gurney, d'autres ingénieurs organisèrent des services dans plusieurs directions. On compta jusqu'à quarante voitures de ce genre. Les partisans de ce moyen de traction s'écriaient bien haut que les épreuves faites étaient décisives. Si on leur objectait la lenteur de tel ou tel voyage, ils attribuaient cette lenteur à des circonstances fortuites. L'enthousiasme qu'excitaient les voitures à vapeur n'était pas toujours sincère. Ceux qui se livraient aux plus bruyantes manifestations étaient précisément les spéculateurs intéressés directement ou indirectement soit au succès de ces entreprises, soit à l'avortement des chemins de fer. La masse de la population cependant s'y associa un moment de très-bonne foi. Il y avait là une

erreur qu'il est facile de s'expliquer de la part du peuple anglais, peuple calculateur, qui n'aime pas à donner inutilement son argent. Aspirant à réaliser la vitesse dans les transports, mais s'effrayant de la dépense qu'avaient nécessitée les premiers *railways*, il était heureux de croire qu'il aurait un moyen de s'épargner d'aussi lourds sacrifices.

L'illusion du public sur l'avenir des voitures à vapeur semble s'être prolongée jusqu'en 1833. Cette illusion avait été si grande, on s'était si bien figuré que toutes les routes du Royaume-Uni allaient être parcourues par les véhicules à feu, que les nouveaux chars avaient eu des adversaires passionnés parmi les entrepreneurs chargés de l'entretien des routes publiques. Sous prétexte que le poids et la vitesse des voitures à vapeur occasionneraient de grands dégâts, ces derniers avaient obtenu du parlement un acte qui frappait les voitures à feu d'un droit beaucoup plus fort que le droit imposé sur les véhicules ordinaires. Cette surtaxe fut promptement abolie par suite de l'évidence des faits. Une enquête dirigée par un comité de la Chambre des communes n'eut pas de peine à constater que les nouvelles voitures ne détérioraient point les routes autant que les autres. Le même comité porta, cependant, un coup mortel au système, en déclarant que les voitures à vapeur ne pouvaient pas parcourir, en moyenne et d'une manière régulière, plus de 16 kilomètres par heure, vitesse insuffisante pour constituer une révolution dans les transports.

Le désappointement fut immense. Quand on comparait cette vitesse à celle que donnaient déjà les premières locomotives sur les *railways*, on ne pouvait manquer de reconnaître que nulle comparaison n'était possible entre les deux systèmes. Les voitures à vapeur pourraient-

elles au moins remplacer avantageusement les voitures attelées de chevaux là où il n'existait pas de *railways?* Les plus résolus partisans de ces appareils s'obstinèrent d'abord à le croire. Malheureusement ils virent échouer l'un après l'autre tous les services institués. Comme les secousses imprimées par la surface plus ou moins rude des routes fatiguaient excessivement la machine et nécessitaient de continuelles et coûteuses réparations, ces entreprises n'auraient pu vivre qu'en portant le prix des places à un chiffre exorbitant [1]. Chaque jour nous a éloignés davantage de ce régime bâtard, qui, en voulant associer l'ancien et le nouveau mode, se privait des avantages de l'un et de l'autre. Que la machine à vapeur réclame une voie d'une nature spéciale, les faits ont forcé tout le monde à le reconnaître. Nous allons la voir tout à l'heure en prendre victorieusement possession [2].

## III

**Premiers essais et premiers obstacles. — Les chemins de fer et l'aristocratie britannique. — Luttes ardentes et compositions arbitraires.— Premières expériences en fait de locomotives.**

Des illusions semblables à celles qu'éveillèrent les voitures à vapeur auraient été bien plus vite dissipées qu'elles ne le furent, l'hostilité de certains monopoles, comme celui des canaux, bien plus tôt vaincue, s'il ne

1. Des essais analogues, on se le rappelle, eurent lieu en France vers la même époque sans plus de succès entre le Carrousel et Versailles.

2. Nous n'entendons pas dire qu'on n'arrivera jamais à perfectionner a machine à vapeur de manière à pouvoir l'employer sur les routes ordinaires; seulement il paraît difficile, dans l'état des choses, d'attendre de ces applications des services étendus.

s'était rencontré sur le sol britannique, pour faire cause commune avec les opposants, une influence d'un autre ordre, une influence profondément enracinée dans les traditions du pays : je veux parler de l'influence des propriétaires fonciers. La propriété territoriale s'écarta du rôle qu'elle s'était tracé à propos des routes ordinaires. Sans vouloir trop accuser cette puissance, même au moment où elle s'égare, — car elle a servi à fonder et à soutenir l'édifice politique de l'Angleterre avec ses libérales institutions, — disons pourtant qu'elle fut dans cette première phase de la question des chemins de fer une cause de lenteurs et d'embarras. Plus tard, dans une autre période de l'histoire des *railways* britanniques, ses calculs intéressés contribuèrent à déterminer des crises ruineuses. A ce moment-là, nous verrons que les choses avaient radicalement changé de face, par des raisons qui ne sont pas à l'honneur de l'aristocratie territoriale; nous verrons les propriétaires des provinces, les *country gentlemen*, pousser à la concession des projets les plus téméraires, pour avoir occasion de rançonner les compagnies dans la vente des terrains. Mais nous en sommes encore à la période des empêchements arbitraires. Comme aucune concession ne pouvait avoir lieu sans l'assentiment des deux Chambres, la propriété territoriale se servit de l'influence absolue qu'elle avait à la Chambre des lords pour entraver l'essor d'à peu près toutes les entreprises.

Les grands propriétaires, les pairs du royaume se refusaient absolument à laisser couper leurs parcs, leurs bois et leurs prairies. Ils s'effrayaient à l'idée d'une foule d'inconvénients, tous chimériques ou démesurément exagérés. On croirait à peine aujourd'hui à quelques-unes des objections soulevées. On s'écriait alors

que le feu s'échappant des locomotives incendierait les forêts et les moissons, que le bruit rendrait les châteaux inhabitables, et, en épouvantant les troupeaux, entraînerait les plus funestes accidents. Certes, les faits le prouvent avec éclat, les propriétaires fonciers, en Angleterre comme ailleurs, ont tiré un large profit des chemins de fer : on serait au-dessous de la vérité en disant qu'en moyenne les propriétés rurales traversées par ces voies nouvelles ont augmenté de 25 pour 100; mais de telles conséquences ne pouvaient se révéler tout d'un coup à des esprits prévenus. Si parfois quelques propriétaires consentaient à transiger, c'était en estimant le sacrifice d'une pure satisfaction personnelle à des sommes fabuleuses. Comme ce sont les entrepreneurs de lignes qui supportent en Angleterre, à leurs risques et périls, tous les frais des études préliminaires, les hommes les plus hardis hésitaient à s'aventurer dans de coûteuses explorations avec la triste perspective de venir, en fin de compte, échouer contre l'obstination de la Chambre des lords. Il y a eu, en effet, des cas où plus d'un demi-million de francs s'est trouvé de cette façon consommé sans fruit.

Obligés de fléchir devant cet obstacle, les partisans des chemins de fer ne se découragèrent pas. On est accoutumé chez nos voisins à réagir contre les abus avec autant d'énergie que de patience. On s'évertuait donc à mettre en lumière devant le public la folie des résistances particulières. On recueillait tous les signes propres à démontrer le véritable effet des routes ferrées sur la propriété territoriale. On réussit un peu plus tard à obtenir les déclarations de certains grands propriétaires qui, après s'être opposés avec passion à l'établissement d'un *railway*, reconnaissaient ensuite qu'ils n'éprouvaient aucun des in-

convénients redoutés. Il se fit peu à peu des conversions éclatantes, et la résistance perdit enfin de son prestige et de sa force. Les diverses publications périodiques du temps sont remplies du retentissement de ces évolutions; mais les compagnies savaient quel était, en général, le prix de conversions qu'on croyait toutes spontanées.

Ces luttes contre les résistances de la propriété foncière, de même que tous les débats relatifs à la création des chemins de fer, remplissent l'espace de temps qui s'écoule de 1825 à 1834. C'était à partir de l'année 1825 que les esprits avaient commencé chez nos voisins d'outre-Manche à se préoccuper avec une certaine énergie de l'établissement des voies ferrées. Cette date peut donc être regardée comme le vrai point de départ de l'ère ouverte à ces opérations. Longtemps auparavant, on avait pris l'habitude, en Angleterre, de poser des rails sur le sol pour faciliter le transport des produits encombrants. Ces lignes avaient été en bois, puis en fonte, avant d'être en fer. On en faisait particulièrement usage dans les districts houillers pour voiturer le charbon jusqu'aux ports d'embarquement. Les premiers rails en fer furent établis vers l'année 1776, dans une mine de Sheffield, par un ingénieur nommé John Curr. C'était un progrès notable. Ces rails valaient bien mieux que les rails en bois si généralement employés jusque-là, et même que les rails en fonte dont l'emploi fut toujours très-restreint; toutefois on devait attendre encore un demi-siècle avant de voir donner aux rails une destination plus féconde.

Dans l'intervalle les lignes ferrées destinées au service des houillères avaient pris un développement considérable. Avant 1820, il existait déjà dans les seuls environs de Newcastle 600 kilomètres de rails, soit au fond des mines dans les galeries souterraines, soit en plein soleil.

Les wagons qui conduisaient les charbons de ce district à la rivière de la Tyne ou à celle de la Wear arrivaient jusqu'au bord de l'eau, et vidaient eux-mêmes leur chargement dans les navires. A une autre extrémité de l'Angleterre, dans la principauté de Galles, le comté de Glamorgan, à la même époque, n'avait pas moins de 400 kilomètres de voies ferrées desservant aussi les houillères du pays. Ces lignes n'étaient cependant qu'un embryon qui ne présageait point les futures destinées des *railways*, que la locomotive pouvait seule assurer.

L'invention de la locomotive, comme celle des rails, avait eu ses laborieux préludes. En 1804, on avait essayé sur une des routes ferrées du pays de Galles une sorte de machine à vapeur, sans que cet essai éveillât l'attention publique. En 1814, une nouvelle machine fut établie avec un peu plus de retentissement sur les rails dépendant aussi d'une exploitation houillère ; mais on n'eut pas assez de moqueries pour cette seconde tentative, qui resta un fait isolé. Le constructeur de la machine était l'ingénieur George Stephenson, alors obscur, et dont nous verrons bientôt la célébrité atteindre à des proportions colossales. Un membre de l'aristocratie anglaise, lord Ravensworth, avait fait les frais de la construction, et comme jadis lord Bridgewater pour son canal, il avait été d'un commun accord traité d'insensé.

Un *railway* plus étendu qu'aucun de ceux qui l'avaient précédé, celui de Stockton à Darlington, bien que construit surtout pour le transport de la houille, est la première construction qui puisse être considérée comme appartenant au nouveau système. Quoique relégué dans l'ombre par l'éclatante expérience que fournit un peu plus tard le chemin de Liverpool à Manchester, ce travail n'en doit pas moins conserver une importance considérable

dans l'histoire des voies ferrées. Le chemin de Stockton à Darlington avait 61 kilomètres de longueur. Des comptes officiels établis en 1853 portent qu'il revenait, matériel compris, à 430 mille francs par kilomètre ; la double voie n'existait que sur 47 kilomètres. Autorisé en 1821, il avait été ouvert en 1825 ; à l'origine, il n'employait que des chevaux pour remorquer ses wagons, mais il servait déjà aux voyageurs, et il se préparait à employer des locomotives.

La création des chemins de fer demeurait une œuvre incomplète, nous l'avons déjà dit, tant que la machine à vapeur n'était pas définitivement installée sur ces voies. Du jour où cette machine en prit possession, toutes les perspectives s'élargirent. On resta, il est vrai, sur une multitude de points, entouré de ténèbres ; mais on avait trouvé le moyen d'accomplir le vœu du siècle, d'assurer la vitesse des transports. L'emploi de la machine à vapeur avait trouvé d'abord des adversaires dans des esprits méticuleux, systématiquement entichés des anciens procédés. Diverses personnes n'admettaient le système des voies garnies de rails en fer, qu'à la condition qu'on maintiendrait les anciens moyens de traction qui leur paraissaient moins dangereux, moins coûteux et suffisamment efficaces. On fit à ce sujet de minutieuses recherches sur la force des chevaux. Comme il était généralement admis qu'un chemin ordinaire en gravier offre seize fois plus de résistance qu'un chemin de fer, une route en cailloux broyés sept à huit fois plus, enfin une route macadamisée seulement quatre fois plus, on disait que sur une route ferrée les chevaux suffiraient pour traîner avec toute la vitesse désirable des poids énormes[1]. Plus ou moins arbitraires en eux-mêmes,

1. Auprès de ces calculs, nous croyons utile d'en placer d'autres faits en France en 1837, par le rapporteur d'une commission de chemin de

ces calculs auraient été troublés à chaque instant dans la pratique par quelque circonstance imprévue. Seule la vapeur présentait une force certaine, et dont il était possible de calculer le degré, de régler l'usage. Sans elle, la victoire sur l'espace restait à obtenir. Que le génie de l'homme parvînt un jour à utiliser d'autres forces motrices, il n'était pas interdit de l'espérer; mais pour le moment la machine à vapeur était le seul instrument à mettre en œuvre. On finit par s'arrêter à cette pensée, que la traction sur des rails à l'aide de chevaux pourrait être tout simplement une annexe des chemins de fer, ou bien une de ces créations purement locales, comme nous en voyons aujourd'hui quelques-unes dont l'utilité ne saurait être contestée.

Une question qui n'était plus qu'une question de forme surgit à ce moment-là. — Aurait-on des machines à vapeur à poste fixe, tirant les voitures à l'aide de cordes tendues le long des rails, ou bien se servirait-on de machines mobiles emportant avec elles les wagons chargés? — L'idée des machines fixes marquait l'enfance de l'art. Ces appareils, dont nous aurons occasion de reparler plus loin, n'auraient pas pu desservir un chemin de quelque étendue, à moins d'être démesurément multipliés. Disons tout de suite qu'on s'est borné à en faire usage pour gravir des plans inclinés dont la pente résistait à l'action des locomotives avant que ces dernières machines eussent été perfectionnées. Mais les recher-

fer, M. Mathieu (de Saône-et-Loire). — La force de traction nécessaire pour faire marcher une voiture sur un chemin de fer horizontal est à très-peu près égale à la deux cent-cinquantième partie de son poids. La résistance est un vingt-cinquième du poids sur une chaussée pavée, et encore plus forte sur une route ordinaire. Aussi un cheval peut traîner, sur un chemin de fer horizontal, une voiture dix fois plus lourde que sur une route pavée. (*Moniteur*, 17 juin 1837.)

ches que nous avons rappelées furent bientôt suivies soit en France, soit en Angleterre, de nouvelles applications qui élargirent singulièrement la carrière devant les machines locomotives.

## IV

**L'industrie, le commerce et les projets de chemins de fer. — Manchester et Liverpool. — Réalisation complète du nouveau système; — Ses effets économiques.**

Toutes les conditions essentielles des chemins de fer furent réunies pour la première fois sur le *railway* qui vint rattacher l'une à l'autre deux grandes villes de l'ouest de l'Angleterre, Manchester et Liverpool. Le rapide développement de ces deux cités avait tenu du prodige. Les découvertes de Watt et d'Arkwright avaient singulièrement accru l'importance manufacturière de Manchester. En 1790, on n'y trouvait qu'une seule machine à vapeur, tandis que, vingt-cinq ans plus tard, il y en avait au moins deux cents. L'introduction des métiers mécaniques n'y datait que de 1814, et en 1824 on en comptait trente mille. Chaque jour voyait grossir le faisceau de cette fabrique. En cinquante ans, la population s'y était accrue de plus de cent mille âmes. Les relations de cette ville se multipliaient également avec le port de Liverpool, où ses fabricants s'approvisionnaient de matières premières, et d'où ils acheminaient ensuite leurs produits vers les diverses contrées du monde. A côté de Manchester, Liverpool grandissait aussi, peut-être même avec une rapidité encore plus étonnante. En moins de trente-cinq ans, le nombre des habitants y avait augmenté de plus de cent mille.

Impatients du tribut que les canaux prélevaient sur

eux, les négocians et les industriels des deux cités étaient disposés d'avance à accueillir favorablement toute innovation propre à les affranchir d'un monopole odieux. Aussi, dès que la possibilité de construire un chemin de fer fut entrevue, les adhésions arrivèrent en foule. Un comité s'organisa, des ingénieurs se mirent à l'œuvre et dressèrent des plans. On étudia avec soin les lignes existant dans les districts houillers. Un bill fut ensuite introduit devant la Chambre des communes. Quoique de nombreuses précautions eussent été prises pour ménager la susceptibilité des grands propriétaires fonciers, ce bill ne put passer même à la Chambre basse. Il échoua sous l'influence de la propriété territoriale, à la suite d'une discussion longue et passionnée. Un second bill fut plus heureux, mais seulement après que des satisfactions fort onéreuses pour la compagnie eurent été accordées à quelques puissants lords du pays. Encore ce qui contribua le plus à aplanir les derniers obstacles devant la demande de Liverpool et de Manchester, ce ne fut pas l'espérance que cet essai deviendrait un exemple pour tout le Royaume-Uni; ce fut au contraire une pensée dont il se rencontre encore des traces sept ou huit ans plus tard, la pensée que les chemins de fer ne pourraient jamais être avantageusement établis qu'entre des villes très-populeuses et voisines les unes des autres. On ne croyait pas autoriser un exemple fécond et d'une application générale; on s'imaginait, au contraire, signer l'acte de naissance d'une entreprise exceptionnelle et qu'engendrait ici un concours de circonstances tout à fait singulières.

La concession avait été faite en 1826, et au bout de quatre ans à peine, en 1830, commençait l'exploitation de la ligne. L'ouverture solennelle eut lieu le 15 sep-

tembre, sous les yeux d'une foule haletante d'impatience. Cette grande fête de l'industrie, et, pourrait-on dire, de la civilisation, fut tristement signalée par la mort d'un homme politique justement célèbre, M. Huskisson, dont l'esprit libéral, mais sage et mesuré, a exercé une large influence sur la législation économique de son pays. M. Huskisson avait été surpris dans la gare par un train qui se mettait en mouvement, et écrasé sur la voie même. Cruelle injure de la force brutale en face d'un des plus beaux triomphes que l'intelligence humaine eût jamais remportés sur elle ! De tels coups qui trompent toutes les mesures de précaution ne semblent-ils pas faits pour rappeler à l'homme sa faiblesse dans les instants mêmes où quelque grand succès vient surexciter son orgueil ?

L'exploitation du chemin commença aussitôt après l'inauguration. Le trajet qui est de 50 kilomètres s'effectua dès le début en une heure et demie pour les voyageurs et en trois heures pour les marchandises. Les frais de construction, primitivement évalués à 10 millions de francs, s'étaient élevés à plus de 39 millions, en y comprenant l'achat du matériel d'exploitation et divers travaux terminés après l'ouverture. Le prix de revient montait ainsi à près de 800,000 francs par kilomètre, évaluation faite en 1842. C'est là un chiffre à noter, parce qu'il donnera lieu à diverses comparaisons ultérieures. Quant à cette circonstance que les devis primitifs avaient été largement dépassés, il faut s'attendre à la voir se reproduire, parfois dans d'effrayantes proportions, sur les chemins de fer anglais, comme plus tard sur quelques-unes des lignes continentales.

De même que la dépense avait excédé les estimations primitives, de même les recettes montèrent au-dessus de

toutes les prévisions. On s'attendait à un produit de 250,000 francs par année pour le transport des voyageurs, et on reçut 2,545,000 francs. Le nombre des voyageurs alla croissant : il était de 356,000 en 1832 et de 473,000 en 1835. En moins de quatre ans, le chiffre des marchandises transportées quadrupla. Autre circonstance favorable à une expérience que ses adversaires avaient déclarée si pleine de périls pour la vie des personnes : les accidents furent extrêmement rares ; sur les 700,000 premiers voyageurs, on n'eut à déplorer que la mort d'un seul, et encore arriva-t-elle par suite de l'imprudence de la victime. La nouvelle puissance avait donc pris possession de son domaine[1]. Le succès de l'opération industrielle était complet ; aussi en peu de temps, les actions de la compagnie doublèrent-elles de valeur. Ce succès, qui fut suivi bientôt de succès analogues sur d'autres lignes, fait tout naturellement songer aux vicissitudes diverses qu'ont plus tard éprouvées les chemins de fer anglais. Nous verrons le produit kilométrique s'amoindrir à mesure que s'étendra le réseau national. Il ne sera pas difficile de se rendre compte de ce phénomène ; des circonstances de plus d'un genre qui n'ont pas toutes été suffisamment analysées jusqu'à ce jour l'expliqueront très-clairement. Il

1. On pourrait citer un nombre considérable d'écrits publiés en Angleterre soit à l'occasion du chemin de fer de Liverpool à Manchester, soit à l'occasion de toutes les discussions suscitées par d'autres lignes. Les *Revues* anglaises contiennent beaucoup d'articles sur ce sujet dont l'opinion publique était à bon droit très-préoccupée. Il suffira de rappeler que toutes les concessions fournirent matière à de longues polémiques. Nous nous bornerons à renvoyer le lecteur à un seul livre publié en 1851 et intitulé : *A History of the English railway*, par M. John Francis. Cet ouvrage, qui s'occupe exclusivement des chemins de fer anglais, n'a pas toujours le ton et le mouvement de l'histoire ; mais il renferme des détails statistiques intéressants et des faits curieux. M. John Francis est l'auteur de l'*Histoire de la Bourse de Londres*, dont M. Lefebvre-Duruflé nous a donné une bonne traduction.

est utile de faire remarquer dès à présent que la plupart de ces circonstances sont particulières à l'Angleterre, et qu'une assimilation complète sous ce rapport entre les chemins de fer anglais et d'autres chemins de l'Europe, les chemins de fer français, par exemple, serait grosse d'erreurs et de mécomptes.

L'importance et la rapidité des premiers résultats étaient de nature à favoriser l'expansion des *railways*. Bientôt on aspira de toutes parts à regagner le temps perdu depuis 1825 dans les luttes contre les canaux, contre les voitures à vapeur et surtout contre la propriété foncière. A la fin de 1830, de cette même année où avait été ouvert le chemin de Liverpool, l'Angleterre avait autorisé l'établissement de 567 kilomètres de voies ferrées, dont 279 étaient exploités. Trois ans plus tard, au moment où se termine la période que nous considérons comme la période originelle des chemins de fer, le nombre des kilomètres autorisés s'élève à 963, et celui des kilomètres exploités à 356. Le *railway* de Liverpool avait provoqué la formation de nombreuses compagnies et singulièrement multiplié les demandes de concessions.

L'achèvement de cette ligne servit encore d'une autre façon la cause des chemins de fer ; elle fut une arène ouverte à des essais journaliers sur la nouvelle application de la vapeur. Avant même de commencer l'exploitation, la compagnie avait proposé un prix de 12,500 francs pour la meilleure locomotive exécutée d'après des conditions précises. Dans ce concours, qui eut un grand retentissement, la récompense avait été obtenue par George Stephenson [1]. L'influence de cet ingénieur dont le nom

1. L'année 1829 voyait ainsi fonctionner la première chaudière tubulaire avec tirage au moyen du jet de vapeur dans la cheminée; mais

se reproduit sous nos yeux pour la seconde fois, a été immense sur le premier essor des routes ferrées en Europe. On n'aurait pas une idée des difficultés vaincues et des progrès accomplis durant la phase originelle, si l'on ne se rendait pas compte des travaux de Stephenson.

## V

### George Stephenson; — ses débuts, — ses luttes, — son influence.

Au moment où George Stephenson remportait le prix dans le concours ouvert par la compagnie du *railway* de Liverpool à Manchester, il avait acquis une célébrité déjà grande en Angleterre. Sa renommée n'avait fait que s'accroître depuis l'année 1814 où nous l'avons vu faire l'essai d'une locomotive. Il avait été, comme nous l'avons dit, l'un des ingénieurs du *railway* de Stockton à Darlington. Il avait figuré en la même qualité sur les premiers programmes du chemin de Liverpool à Manchester.

Les adversaires des voies nouvelles dans le sein du parlement ou hors du parlement prenaient Stephenson comme le point de mire de leurs plus virulentes attaques. On a peine à comprendre aujourd'hui qu'on ait poussé aussi loin les récriminations contre un simple particulier. On accusait tantôt l'ignorance et l'aveuglement de cet ingénieur, tantôt son orgueil et sa méchanceté. C'était un fou, mais un fou tout prêt à mettre le feu au temple de Delphes! Ce visionnaire allait de gaieté de cœur ruiner les intérêts sociaux les plus sacrés! Toutes les influences officielles de l'Angleterre semblèrent un moment dirigées

l'idée de la chaudière tubulaire n'appartenait pas à George Stephenson. Nous aurons tout à l'heure, en parlant de la France, d'autres titres à produire.

contre lui. — En le regardant comme la personnification de la cause des chemins de fer, ses ennemis ne faisaient pourtant que hâter l'époque où Stephenson allait être entouré d'une considération sans égale, et où les services qu'il avait rendus à l'Angleterre en l'initiant à l'exploitation des voies ferrées allaient devenir pour lui autant de titres d'une gloire impérissable.

Si nous nous reportons au moment de sa mort, en 1848, vingt-deux ans à peine après les grands débats relatifs aux premiers chemins de fer, nous entendons déplorer sa perte d'un bout de l'Angleterre à l'autre comme un malheur national. Pas une voix ne s'élève pour protester contre les solennels hommages rendus à sa mémoire. On sait que l'excentricité anglaise avait créé un *roi des railways*, c'est-à-dire avait donné ce titre au personnage qui s'était le plus enrichi dans les spéculations de cette nature et dont nous retrouverons plus loin la singulière existence; mais à côté de ce roi dans l'ordre financier, Stephenson était regardé comme le *roi des chemins de fer* dans l'ordre des inventions pratiques.

D'où était parti cet homme dont le nom est indissolublement uni à des faits si mémorables, dont le fils a été membre du parlement britannique, qui a su enfin se faire compter dans cette aristocratique Angleterre où il est impossible de s'élever bien haut, à moins d'avoir rendu au pays des services très-positifs?

Né de parents indigents, George Stephenson, dès l'âge de cinq ou six ans, avait dû gagner lui-même son pain. Les écrivains anglais qui ont raconté sa vie nous le montrent conduisant alors des chevaux dans les champs, ou nettoyant les magasins de charbon auprès de Newcastle. Plus tard, il fut admis à servir sur ces routes ferrées qui desservaient les mines de houille, et dont il devait un

jour transformer la destination. Le désir ardent de s'élever le soutint et l'excita durant ces rudes épreuves. Employé autour des appareils mécaniques, il fit remarquer son aptitude à en manier les rouages. Il passa bientôt *surveillant* des machines appartenant à l'exploitation houillère dans laquelle il travaillait. Le développement ultérieur de sa situation fut néanmoins assez lent, comme il arrive dans toutes les carrières où un homme doit tout seul frayer sa route et faire accepter un mérite exceptionnel en dépit de rivaux médiocres et jaloux. Marié fort jeune, il eut à subir assez longtemps une cruelle gêne domestique. Il a dit lui-même dans un discours public qu'utilisant ses connaissances comme mécanicien, il était obligé de raccommoder le soir, après sa journée finie, les montres et les pendules de ses voisins, afin de gagner les moyens d'élever son fils. Une preuve de la confiance qu'il inspira néanmoins de bonne heure, ce fut l'essai de sa locomotive en 1814. Il y avait là un éclair de génie et un indice frappant du besoin de recherches dont George Stephenson était tourmenté.

A compter de ce moment, sa renommée commença de se répandre dans tous les districts houillers du nord de l'Angleterre. Lorsqu'il eut été choisi en 1821 comme ingénieur du chemin de Stockton à Darlington, il lui devint facile d'étendre le cercle de ses essais en fait de locomotives, et de multiplier d'heureuses expériences. D'autres que lui ont apporté dès les premiers temps d'utiles données à l'art du constructeur; Mark Brunel, par exemple, l'audacieux entrepreneur du tunnel de la Tamise, dont l'origine est française, sut aussi appliquer avec succès son esprit inventif aux constructions mécaniques. La priorité n'en reste pas moins à Stephenson, et, disons-le, il aurait dû trouver dans cette circonstance une raison

pour se montrer moins injuste qu'il ne le fut envers ses compétiteurs ; mais, outre qu'il était fort attaché à ses idées, Stephenson avait conservé des premières habitudes de sa vie une enveloppe très-rude. L'animosité qu'il montra contre Mark Brunel en fournit plus d'une preuve regrettable [1].

Quoi qu'il en soit, le prix obtenu par sa locomotive valut à Stephenson une immense clientèle qui grandit jusqu'au moment où il quitta les affaires pour les laisser à son fils. Son système s'était trouvé, par suite du concours ouvert par la compagnie de Liverpool, seul en usage sur le nouveau chemin. Un tel résultat était peut-être fâcheux sous certains rapports, en ce qu'il excluait tout autre essai, mais il eut du moins cet avantage de permettre d'étudier les machines Stephenson dans leurs moindres détails. L'esprit public était alors singulièrement tendu vers le perfectionnement des nouveaux engins ; on comprenait que l'avenir des chemins de fer y était subordonné. La machine qu'avait montée Stephenson était une de ces machines dites *à haute pression*, et auxquelles on avait renoncé, en Europe du moins, sur les bâtiments à vapeur à la suite de nombreuses explosions. Sans doute, avec les machines à basse pression, la vapeur, moins comprimée, est plus facile à retenir ; mais il en faudrait une quantité infiniment plus grande pour produire une force égale à celle que donnent les appareils à haute pression. La force qui peut s'y accumuler n'est bornée que par la résistance même qu'elle doit vaincre, et par la capacité plus ou moins grande de

1. George Stephenson et Mark Brunel étaient tous les deux hommes de génie, mais d'un génie différent. Stephenson était plus pratique. Ils ont laissé chacun un fils qui soutient honorablement la tradition paternelle.

la chaudière qui l'alimente. Renoncer sur les *railways* aux machines à haute pression, qui en donnant plus de force prennent moins de place et pèsent moins que les machines à basse pression, c'eût été, pour dire le mot, rendre les chemins de fer impossibles, tant les résultats obtenus en fait de vitesse eussent été faibles. On n'emploie sur les chemins de fer que des machines à haute et très-haute pression, et ce système n'est accompagné d'aucun danger. Pour la navigation même, les idées primitives se sont notablement modifiées.

On doit à Stephenson un grand nombre de ces perfectionnements réalisés dès le début dans les locomotives, perfectionnements dont nous avons parlé dans un autre ouvrage [1] et qui sur beaucoup de points n'ont pas été dépassés. Depuis ces premiers temps les combinaisons essentielles ont très-peu varié. Si les machines actuelles valent mieux que les anciennes, c'est seulement parce qu'on emploie des matières premières d'une qualité supérieure et parce que les ajustages sont exécutés avec plus de précision. Une large carrière demeure ouverte à l'invention. Il est à désirer, par exemple, qu'on trouve quelque moyen d'utiliser une plus forte portion du calorique qu'on ne l'a pu jusqu'à ce jour. On consommerait moins de combustible, ce qui serait une source notable d'économie pour l'exploitation des lignes. Quels que soient les perfectionnements que l'avenir puisse produire, les inventions, les combinaisons effectuées dès l'origine, et en particulier celles qu'on doit à George Stephenson, feront date dans l'histoire des nouvelles voies de communication.

Si l'on voulait résumer, en dernière analyse, les traits

1. *L'Industrie contemporaine, ses caractères et ses progrès chez les différents peuples*, pages 176 et suivantes.

divers du rôle de l'habile ingénieur anglais, on pourrait dire qu'il a opéré la transition entre le régime primitif sous lequel les *railways* servaient seulement au transport des matières premières, et le régime actuel où ils sont devenus le grand engin de la locomotion générale. Cette transformation avait en réalité pour effet de mettre les voies ferrées au service de la civilisation; elle les préparait à devenir un puissant instrument du progrès social.

---

## CHAPITRE II

### LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

#### I

**Situation topographique. — Les États du Nord et les États du Sud. — Premières voies ferrées. — Projets gigantesques.**

Le territoire compris dans la confédération américaine est dix fois plus étendu que la France et la Grande-Bretagne réunies, et presque aussi vaste que l'Europe entière. La superficie de ce territoire a quadruplé depuis la paix de 1783, qui mit fin à la guerre de l'indépendance. D'après les délimitations résultant des derniers traités conclus avec la Grande-Bretagne et avec le Mexique, les États-Unis couvrent une superficie d'environ 760 millions d'hectares (2,936,166 milles carrés). En 1783, cette superficie ne dépassait guère 200 millions d'hectares. Appuyée sur les deux grands océans, qui lui ouvrent d'un côté une route vers l'Europe, de l'autre une route vers l'Asie et vers les nombreux archipels de l'Australie,

cette terre est admirablement située pour communiquer avec tout le reste du monde. Elle a l'avantage de ne pas remonter trop haut vers les régions glacées du nord et de ne pas descendre jusqu'aux brûlantes contrées équatoriales. Renfermant des vallées immenses d'une exubérante fécondité, des richesses minérales prodigieuses, depuis la houille de la Pensylvanie jusqu'à l'or du Sacramento, elle ouvre un champ aussi étendu que fécond aux applications de la science moderne.

Malgré ses rapides accroissements, le peuple qui a reçu la tâche de rattacher à la civilisation européenne ces contrées splendides est extrêmement faible quant au nombre, si l'on tient compte des proportions du sol placé sous son empire. Le dernier recensement officiel, le recensement décennal de 1850, arrêtait le chiffre de la population à 23,191,000 âmes; ce n'est pas tout à fait 8 habitants par mille carré, tandis que la France en a au moins 175, l'Angleterre 332, la Belgique 388. Depuis 1850, le chiffre de la population des États-Unis a monté d'une manière notable; des évaluations dignes de foi le portaient à environ 27 millions au mois de janvier 1857. Lors du premier recensement officiel exécuté en 1790, la population totale n'arrivait qu'à 3,929,827 âmes. Elle était de 5 millions en 1800, de 7 millions en 1810, de 9 millions en 1820, de 12 en 1830 et de 17 en 1840. Disons que dans le recensement de 1850, la population blanche figurait pour 19,553,068; les esclaves étaient au nombre de 3,204,313; on comptait 434,495 individus de couleur non esclaves. Un fait remarquable, c'est que la population blanche s'était accrue relativement à la population de couleur dans tous les États du Nord là où l'esclavage n'existe pas; elle avait diminué dans tous les États du Sud, où le ré-

gime de l'esclavage subsiste toujours, excepté dans la Virginie[1].

Si les habitants des États-Unis avaient été uniformément disséminés sur toute la surface de leur domaine, ils n'auraient certainement pas obtenu, soit dans les chemins de fer, soit dans les autres carrières ouvertes à leur activité, les résultats gigantesques qui excitent aujourd'hui l'étonnement; mais la population s'est concentrée de préférence sur certains points, sur les côtes de l'océan Atlantique et dans la vallée du Mississipi. A elles seules, ces deux régions fournissent plus de 21 millions d'âmes au relevé de 1850. Cette partie du territoire de l'Union que baigne l'Océan, *Atlantic slope*, comme disent les américains, qui fut le berceau de l'indépendance nationale, et qui est restée le point de départ de tous les progrès accomplis, a été le théâtre des premiers chemins de fer. C'est aussi dans les États maritimes que nous verrons ces nouvelles routes se développer avec le plus de rapidité. Le plus ancien *railway*, construit de 1825 à 1827, sur une étendue de 5 kilomètres seulement, appartient au district de Quincy, dans le Massachusetts. En 1829, la Pensylvanie en vit établir un autre d'environ 30 kilomètres. Ce sont là les premières manifestations de l'initiative américaine. Il faut dire qu'à l'origine, ici comme en Angleterre, les voies à rainures avaient pour unique objet le transport du charbon, de la pierre ou d'autres articles fort pesants. Le chemin le plus étendu construit durant la période originelle est celui de Bal-

1. Voyez la publication officielle *The Seventh census*, et un abrégé de ce long travail intitulé *Statistical View of the United States*. — En 1857, l'Union américaine comprenait trente-deux États et quatre territoires ou régions ne réunissant pas encore les conditions constitutionnellement exigées pour être formés en État.

timore à l'Ohio, d'une longueur de 96 kilomètres; il fut ouvert en 1832.

Ainsi dans le temps même où les premiers essais, en fait de voies ferrées, avaient lieu chez nos voisins d'outre-Manche, des travaux analogues s'exécutaient sur l'autre rivage de l'Atlantique. L'Angleterre, qui avait eu l'avance quant à la date des premières créations, cessa bientôt de l'avoir quant à l'étendue des entreprises. Après s'être mis à l'œuvre avec la hardiesse et l'âpreté propres à leur caractère, les Américains du Nord poursuivirent leur tâche beaucoup plus rapidement que les Anglais. Si les premières constructions n'avaient qu'une étendue restreinte, les projets conçus prirent presque aussitôt des proportions gigantesques. Dans un opuscule publié à New-York en 1828, opuscule très-curieux à cause de sa date, un Américain développait déjà la pensée de réunir par un chemin de fer les rivages de l'Atlantique à la vallée du Mississipi[1]. Projet audacieux réalisé depuis par plus d'une ligne ferrée, mais qu'on devait croire à ce moment-là d'une exécution, sinon impossible, du moins aussi difficile que le semble en ce moment l'idée de joindre les deux Océans à travers toute l'immensité du territoire de l'Union. Nous nous trompons : avec la longueur des lignes qu'on voit construire aujourd'hui, le projet d'un *railway* traversant les vastes et sauvages solitudes occidentales, escaladant les escarpements des Montagnes Rocheuses ou perçant leurs flancs de granit, ce projet que caressent tant d'espérances et dont l'exécution est commencée, ne saurait paraître à personne aussi chimérique que devait le sembler, en 1828, le *railway* du Mississipi. Avant d'arriver à ces audacieuses opérations, voyons

1. ***Sketch of a great railway between the Atlantic States and the valley of the Mississipi***, par M. Redfield.

quelle marche ont suivie les Américains du Nord pour avancer aussi vite dès le début dans la construction de leurs chemins de fer.

## II

**Impatience des Américains dans l'établissement des voies de communication. — Routes, canaux, chemins de fer. — Navigation à vapeur. — Méthode suivie par les compagnies. — Conditions économiques. — Traits différentiels par rapport à l'Angleterre et à la France.**

Il faut savoir que des opérations antérieures aux chemins de fer avaient déjà montré quelle importance les Américains attachaient à doter promptement leur pays de voies de communication. Nulle part, il est vrai, on n'en avait un égal besoin. La nationalité américaine n'était véritablement pas constituée tant que ses divers éléments restaient séparés les uns des autres par des espaces presque infranchissables. Sur un territoire déjà bien vaste à cette époque et qu'on pressentait devoir grandir encore, il n'était possible de rendre réguliers entre les divers États de l'Union des rapports soit politiques, soit commerciaux, qu'en créant des routes nombreuses.

Quand on songe qu'il fallait aller du fleuve Saint-Laurent au golfe du Mexique, des bords de l'Océan jusqu'aux grands fleuves de l'Ouest, à travers la chaîne des Alleghanys, l'œuvre à accomplir semblait devoir exiger les efforts de plusieurs générations d'hommes; mais les Américains répugnent essentiellement aux angoisses de l'attente, et ne peuvent se résigner à de longs délais. En toutes circonstances ils tiennent à exécuter tout de suite leurs projets, au risque de subir des mécomptes dus à leur impatience, mécomptes dont l'Europe a plus d'une fois très-durement éprouvé le contre-coup. Chaque génération veut pouvoir profiter elle-même du fruit de ses

travaux. Grâce à ces tendances particulières à leur race, on vit les Américains parvenir en peu d'années à des résultats qui tiennent du prodige. Non-seulement ils ouvrirent à la circulation les vastes plaines situées de l'un et de l'autre côté des Alleghanys, et qui ne leur présentaient que fort peu d'obstacles, mais ils escaladèrent en plus d'un endroit les montagnes centrales, et ils élevèrent tantôt les eaux d'un canal, tantôt les rails d'une route ferrée jusqu'à plus de 700 mètres de hauteur. Ce pays, nouvellement ouvert à l'exploitation d'un peuple civilisé, n'avait pas, il faut le dire, à lutter comme l'Europe contre les entraves inhérentes à l'existence d'anciens intérêts. La propriété territoriale, éparpillée dans des solitudes sans bornes, appelait de tous ses vœux l'établissement de voies de communication qui devaient la rattacher au mouvement social. Si l'on excepte les environs de quelques villes de l'est, on aurait vainement cherché là ce qu'on appelle en Europe des propriétés d'agrément. Il n'y avait surtout point de ces domaines traditionnels si nombreux en Angleterre, et que les familles entourent d'une sorte de respect religieux. De l'autre côté de l'Atlantique, les propriétaires et les entrepreneurs des travaux de grande voirie devaient donc aisément s'entendre. D'ailleurs la forme gouvernementale ne se prêtait guère en Amérique au triomphe d'intérêts individuels. La propriété territoriale ne pouvait pas s'y appuyer sur l'une des Chambres pour rançonner les nouvelles entreprises.

Le réseau des routes auxquelles les Américains avaient d'abord songé pour unir entre elles leurs diverses provinces, était loin d'être achevé quand les canaux, et un peu plus tard les chemins de fer, vinrent attirer la préférence du public et des capitaux. Les États-Unis n'ont

pas eu le temps de montrer sur ce point tout ce dont ils étaient capables; on a pu juger seulement qu'ils se contentaient, pour y établir des voitures publiques, de routes extrêmement défectueuses, peu soucieux du péril, pourvu qu'ils eussent la chance d'arriver.

Le même esprit se manifesta dans l'établissement de la navigation à vapeur. On sait combien de désastres a entraînés, sans la décourager jamais, la témérité systématique des Américains. Mais la construction des voies ferrées n'empêcha point l'essor de la navigation à vapeur. Grâce à la profondeur de leurs immenses fleuves, à la magnificence de leurs lacs, les Américains purent multiplier le nombre des nouveaux bâtiments sur les eaux intérieures, tandis que les chemins de fer sillonnaient le territoire de l'Union. Depuis 1830 notamment, cette navigation a pris des développements vraiment prodigieux au dedans de la confédération. Un document statistique publié en Amérique estimait en 1852 le nombre des *steamers* naviguant sur les rivières et les lacs de l'ouest et du nord-ouest à 1,400, et la valeur des transports effectués par année à 2 milliards 937 millions de francs. Il est un point plus surprenant encore que l'augmentation du nombre des navires, je veux parler du caractère gigantesque des constructions. Ce sont quelquefois de véritables maisons, de véritables hôtelleries flottantes, dont nous n'avons aucune idée en Europe. Sur l'Hudson, on trouve des navires ayant deux cents chambres pour des familles et même davantage, sans parler des cabines communes et des aménagements pour un équipage composé de 60 à 75 hommes. Tel bâtiment a quatre ponts où le gaz, fabriqué à bord, circule comme dans les rues d'une ville. Le luxe de l'ameublement y égale celui des plus splendides hôtels. L'ex-

centricité des Américains en pousse quelques-uns à s'y installer à demeure, pendant plusieurs semaines ou plusieurs mois pour y jouir de distractions comparables à celles qu'offrent en Europe les établissements d'eaux minérales ou de bains de mer.

Arrivons aux canaux. Les premiers furent construits à la hâte comme les routes. Le plus monumental de tous, celui qui joint le lac Érié à l'Océan, qui coûta plus de 45 millions de francs, et dont la longueur est de 586 kilomètres, a dû être reconstruit dix ans après son ouverture. Ce canal avait été commencé en 1817. L'essor des canaux en Amérique date à peu près de la même époque. Les constructions antérieures dont quelques-unes remontaient jusqu'aux dernières années du XVIII^e^ siècle, n'avaient guère excité l'attention; mais à dater de 1820, on mena si vite cette besogne, que douze ou quatorze ans plus tard, quand les chemins de fer prévalurent dans l'opinion publique, les États-Unis possédaient 4,000 kilomètres de canaux [1]. En 1858, ils en ont plus de 7,000.

Avec leurs dispositions natives, avec leur constant désir d'arriver vite à jouir de leurs œuvres, les Américains du Nord, on le devine aisément, ne devaient pas se préoccuper beaucoup, dans l'établissement des voies ferrées, de la solidité ni de la régularité des travaux; que les trains pussent y circuler, et ils n'en demandaient pas davantage; aussi leurs constructions furent-elles loin de répondre aux règles de l'art. Aucune comparaison

1. Voyez le grand travail publié par M. Michel Chevalier et intitulé *Histoire et Description des voies de communication aux États-Unis d'Amerique*; voyez aussi *The Progress of America*, par M. Mac Gregor, et *Industrial resources of the southern and western States*, par M. de Bow, professeur d'économie politique à l'université de la Louisiane.

n'est possible sous ce rapport entre l'Amérique et nos pays européens, l'Angleterre, par exemple, et surtout la France. Si nous avons quelquefois assujetti nos chemins de fer à des conditions trop uniformes et trop rigoureuses, les Américains au contraire ont poussé jusqu'à l'abus les facilités laissées aux entrepreneurs. On fit usage de tout, même pour le transport des voyageurs : rails en fer, rails en fonte, rails en bois. Là où les locomotives n'étaient pas prêtes, on attelait provisoirement des chevaux aux convois. Les rails étaient-ils posés sur une seule voie, on n'attendait jamais qu'ils le fussent sur la seconde pour se servir de la route. On ne redoutait point les courbes à rayon extrêmement réduit qui diminuent singulièrement les frais de construction. On se contentait de modérer la vitesse sur les chemins trop défectueux. Les entrepreneurs et le public étaient animés d'une égale ardeur pour hâter l'achèvement des voies nouvelles. Aussi, à la fin de l'année 1833, quand la Grande-Bretagne ne comptait encore que 356 kilomètres de chemins de fer en exploitation, l'Amérique possédait déjà près de 1,200 kilomètres où la circulation était en pleine activité.

Dans ce pays tout neuf, le prix de revient n'atteignait pas en moyenne 100,000 fr. par kilomètre. Nous avons vu sur le chemin de Liverpool à Manchester le prix de revient monter à 800,000 fr. environ. La moyenne des frais de construction en Angleterre ne baissa que plus tard, et pour rester encore entre 500 et 600,000 fr. (On l'évaluait en 1850, dans une enquête officielle, à 570,000 fr. par kilom.) Une telle différence, qui n'a pas très-sensiblement diminué depuis, constituait dès l'origine, au profit des États-Unis, un avantage dont ils ont largement tiré parti pour gagner du terrain dans l'arène où

les poussait leur génie, entreprenant jusqu'à la témérité[1].

Quelques traits analogues ou différentiels entre le régime des chemins de fer existant en Angleterre et celui qui prévaut dans la confédération des États-Unis doivent être indiqués dès cette première période, sauf pour nous à y revenir et à les préciser davantage à mesure que nous avancerons.

Dans les deux pays, les voies en fer ont été généralement concédées à des compagnies particulières, en dehors de la responsabilité de l'État, sous la réserve de certaines conditions qui se rapprochent souvent les unes des autres[2]. Le génie propre à chacun des deux peuples, leur constitution sociale si dissemblable se manifestent en traits frappants dans certaines circonstances inhérentes à l'exploitation même. En Angleterre, où domine la forme aristocratique, on ne songea pas d'abord à la masse de la population; on n'établit pas de voitures d'un prix accessible aux ouvriers. Les trains ne comprenaient que des voitures de première classe pour la noblesse et la bourgeoisie riche, et des voitures de deuxième classe, dont le prix était encore élevé, pour la petite bourgeoisie. Ce ne fut que beaucoup plus tard, dans la période des développements, vers l'année 1841, après que la loi eut modifié le système de la taxe primitivement égale pour les voyageurs de toute classe, que les compagnies purent

1. La moyenne du prix de revient dans l'État de New-York, calculée de 1851 à 1853, ne dépassa pas 138.695 fr. par kilomètre, et dans l'État du Massachusetts 132,688 fr. par kilomètre. C'est dans le petit État de Rhode-Island, qui ne comptait que 80 kilomètres de voies ferrées qu'on trouve, d'après un compte fait en 1853, la moyenne la plus élevée; elle montait à 176 mille francs. La plus faible ne dépassait guère 15 mille francs, c'était dans la Floride. Dans l'Ohio, 4,175 kilomètres, dans la Georgie, 1,415 n'avaient coûté que 65 mille francs par kilomètre.

2. Voyez l'ouvrage publié en 1840 par M. Bineau : *Chemins de fer de l'Angleterre et Législation qui les régit.*

établir des voitures de troisième ordre. Encore quelles voitures! Non-seulement, à l'origine du moins, elles n'étaient pas couvertes, mais le voyageur était obligé de s'y tenir debout. Les trains qui contiennent chez nos voisins les voitures les plus économiques sont appelés *parliamentary trains*, et passent pour une gracieuseté faite au peuple par les chambres législatives. En Amérique au contraire, sauf des compartiments séparés pour les femmes voyageant seules [1], les voitures ont été, durant un certain temps du moins, d'une seule espèce. Là pas de classes, mêmes conditions pour tous. Tel fut le premier mode adopté, et il n'a été dérogé que plus tard à cette règle inspirée par les institutions publiques. Nous parlons bien entendu des individus de la race blanche et non des noirs libres, ni des métis, alors même que pour ces derniers la trace de l'origine serait devenue presque imperceptible. On sait, en effet, quel invincible préjugé frappe les gens d'origine africaine, même dans les États qui sont le plus opposés à l'esclavage. Ces individus ont une place à part au théâtre, à l'église, et, faut-il le dire? dans le champ de l'égalité suprême, au cimetière. Est-il étonnant dès lors qu'ils doivent occuper sur les chemins de fer des wagons séparés? Sauf cette distinction, l'organisation du service aux États-Unis reste tout à fait démocratique. Les wagons sont parfois rattachés les uns aux autres de manière que la circulation puisse s'établir dans toute l'étendue du train. Il y a dans ce dernier arrangement certains avantages; mais personne n'est chez soi, personne n'est sûr de demeurer en paix. Le convoi devient dans ces cas-là une espèce de halle ou de salle commune.

1. L'établissement de ces divisions devrait être rigoureusement obligatoire sur tous les chemins de fer du monde.

Entre le système américain, le système anglais et le système français, ce dernier est évidemment préférable. Il laisse à chacun plus de vraie liberté que le régime américain; il ne crée pas des différences excessives comme le système anglais. La sociabilité de la France apparaît ici ce qu'elle est réellement, moins âpre que celle de l'Angleterre, plus libérale que celle des États-Unis d'Amérique.

---

## CHAPITRE III

### AUTRES PAYS ÉTRANGERS.

**L'Autriche. — La Belgique. — Premières manifestations.**

Quoique parmi les pays étrangers autres que l'Angleterre et les États-Unis, nous n'en apercevions aucun où des chemins de fer aient été construits pour le transport des voyageurs durant la période originelle, il y a eu cependant en Autriche et en Belgique, certaines manifestations qui se rattachent aux essais de cette époque.

Il s'était produit de très-bonne heure en Autriche une tentative qui mérite d'être rappelée. A vrai dire, cependant, cette tentative appartient seulement à la catégorie des chemins industriels, comme ceux qui desservaient en Angleterre les mines de charbon du Northumberland ou du pays de Galles. Nous voulons parler de la voie ferrée construite de Budweïs à Linz pour mettre en communication la Moldau, un des affluents de l'Elbe, avec le Danube. Ce chemin avait été commencé en 1824; il fut terminé en 1828; les travaux avaient été dirigés par l'ingénieur Gerstner. La longueur de la ligne est de

128 kilomètres. Ce n'était pas là le chemin de fer tel qu'on le comprit après l'ouverture du *railway* de Liverpool à Manchester. Le chemin de Budweïs à Linz n'était pas comparable non plus à celui de Stockton à Darlington, avant même qu'on y fît usage de locomotives. L'essai autrichien doit figurer parmi les plus informes. Le tracé de la ligne est extrêmement tourmenté ; les courbes n'ont quelquefois pas plus de 20 mètres de rayon, tandis que les pentes atteignent en certains endroits 22 millimètres par mètre. Toute la construction témoigne de l'enfance de l'art. Les moyens d'exploitation étaient également très-primitifs. La traction s'opérait exclusivement à l'aide de chevaux. Au point de vue financier, la compagnie qui avait entrepris cette ligne n'obtint que des résultats insignifiants. On ne peut pas même dire que cette tentative ait servi d'exemple soit en Autriche, soit en Allemagne. Lorsque, six ou sept ans plus tard, les États de l'Europe centrale se mirent à l'œuvre, ils avaient de meilleurs modèles à consulter. Le chemin de Budweïs à Linz restera un fait isolé, relégué dans la phase préliminaire des chemins de fer sur le continent européen [1].

Quoique la Belgique ne nous présente aucune réalisation antérieure à 1835, elle tient plus de place que l'Autriche dans la période originelle, à cause des projets que fit étudier le gouvernement belge presque au lendemain de la révolution de 1830. Le premier acte émané du nouveau pouvoir pour l'établissement des chemins de fer consiste dans un arrêté rédigé au moment même où les soldats français, sous les ordres du général Gérard,

1. Voyez *Tableau des chemins de fer de l'Allemagne*, par M. le baron Paul de Bourgoing, 1842 ; — *Chemins de fer d'Allemagne*, par M. Le Chatellier, 1845 ; — L'introduction mise par M. Prosper Tourneux, en tête de sa traduction du livre de M. de Reden, intitulé : *Législation des chemins de fer en Allemagne*, 1845.

faisaient le siége d'Anvers. Désireux de dédommager la cité anversoise des pertes que le siége lui avait fait éprouver, et comprenant d'ailleurs tout l'intérêt qu'il y avait pour la Belgique à rattacher son beau port placé près de l'embouchure de l'Escaut à l'Allemagne centrale, le gouvernement avait dès lors la pensée de relier Anvers à Liége et à Cologne par une ligne ferrée.

De sérieuses études avaient eu lieu même avant la rédaction de cet arrêté qui ne reçut pas d'exécution, ou plutôt qui se fondit dans d'autres actes. Deux jeunes ingénieurs, MM. Simons et de Ridder, dont le nom doit rester attaché à la création du réseau belge, étaient allés étudier le système des constructions anglaises, et ils avaient ensuite dressé les plans et les devis de plusieurs lignes pour la Belgique. MM. Simons et de Ridder avaient embrassé la cause des voies nouvelles avec hardiesse et ferveur. On doit beaucoup à leur initiative. Nous avons entendu, plus de vingt ans après l'époque où nous reporte cette étude, un homme d'état belge dont la parole fait autorité, rendre témoignage de l'utilité du concours qu'ils avaient prêté au gouvernement. Dès l'année 1832, M. de Theux, alors ministre de l'intérieur, adoptait un de leurs projets. L'année suivante, M. Charles Rogier, qui avait remplacé M. de Theux, portait devant les chambres un plan dont les mêmes ingénieurs avaient élaboré les principaux éléments, et qui, après avoir reçu quelques extensions nouvelles, fut voté en 1834.

Il faut dire que les divers hommes d'état belges qui eurent à s'occuper des chemins de fer à cette époque, MM. Ch. Rogier, de Theux, Nothomb, et d'autres encore, apprécièrent à merveille la portée politique et commerciale de ces constructions. Par cette initiative le nouveau gouvernement montrait qu'au milieu des complications de la

politique extérieure, la Belgique avait conscience de sa destinée et il s'efforçait de donner satisfaction à ses besoins industriels.

Quant aux deux ingénieurs belges qui avaient servi la pensée du gouvernement, alors au début de leur carrière, ils furent en butte à des jalousies et à des animosités extrêmes, qui se manifestèrent jusque dans le sein de certaines familles. M. Simons se décida plus tard à s'expatrier; il partit pour l'Amérique, et mourut dans la traversée [1]. M. de Ridder fut impliqué dans un procès qui eut en 1846 un certain retentissement et qui se termina, du reste, par un acquittement [2].

On aura remarqué qu'un délai d'environ deux ou trois années s'écoula entre le moment où MM. Simons et de Ridder avaient soumis leurs projets au gouvernement, et celui où commençait l'exécution du réseau belge. Ce délai tient à une lutte qui s'établit, là comme plus tard chez nous, entre les partisans de l'exécution par l'état et les partisans de l'exécution par les compagnies. Nous avons revu les nombreuses pièces de la polémique ardente qui surgit, en Belgique, à cette époque, et dans laquelle à travers les exagérations de l'esprit de parti, on retrouve profondément empreint le sentiment de l'intérêt belge. Le système de l'exécution par l'État fut vivement combattu, soit devant la chambre des représentants, soit dans la presse périodique. Disons tout de suite qu'il finit par triompher; il fut voté à la majorité de 56 voix contre 28

1. Voyez une notice nécrologique sur cet ingénieur, publiée par par M. Quetelet dans l'*Annuaire de l'Académie royale de Bruxelles* pour 1844.

2. M. Simons était mort depuis à peu près deux ans; son nom ne fut pas même mêlé aux débats parce qu'il fut établi dès le premier jour que cet ingénieur était resté complétement étranger aux faits incriminés.

dans la chambre des représentants, et de 33 contre 8 dans le sénat. M. Ch. Rogier, en sa qualité de ministre de l'intérieur, l'avait présenté et soutenu, et c'est lui qui contre-signa la loi constitutive des chemins de fer belges. Ce ministre et MM. de Theux et Nothomb ont successivement dirigé les travaux publics pendant la période de construction du réseau de la Belgique.

Le territoire restreint de ce pays, où l'œil peut aisément embrasser le champ à parcourir et qui représente à peine la seizième partie de celui de la France, se prêtait aisément à l'application d'un mode simple et uniforme, au moins à l'origine. Les lignes du réseau primitif n'embrassaient d'ailleurs, à elles toutes que 464 kilomètres, ce qui n'est pas même l'équivalent du seul chemin de Paris à Bordeaux. De plus, grâce à un sol généralement fort uni, l'exécution était aisée et devait être relativement peu dispendieuse. La Belgique ne s'est pas, du reste, cramponnée d'une manière exclusive au système de l'exécution par l'État. Des lignes concédées à l'industrie particulière, sont venues se souder aux chemins primitifs; mais nous n'avons pas à parler en ce moment du développement des lignes belges; nous ne devons pas sortir de la période originelle. Si même nous avons relaté un vote qui n'y est pas rigoureusement compris, puisqu'il eut lieu en 1834, c'est parce qu'il a clos les débats dont cette période est remplie[1].

1. On trouvera des détails curieux et précis, mêlés d'observations très-judicieuses sur l'histoire des voies ferrées de la Belgique, dans l'ouvrage de M. Perrot, publié en 1844, sous ce titre : *Les Chemins de fer belges*. — En dehors de l'Autriche et de la Belgique, nous n'avons à nommer aucun pays étranger dans la période originelle des chemins de fer. Disons cependant que la Prusse et la Russie paraissent dans l'arène en 1833, la première avec 26 kilomètres, la seconde avec 28. Aucune ligne n'est exploitée en Allemagne, la Prusse exceptée, avant l'année 1836, et encore on n'y compte que quelques kilomètres.

Quoique plus tard la Belgique et les États de l'Allemagne aient pris l'avance sur la France, nous n'en possédons pas moins, comme on va voir, des titres antérieurs à ceux de ces divers pays. On peut dire que sauf quelques faits isolés, de très-minime importance, le mouvement des États allemands dans la nouvelle carrière n'a pas été antérieur à celui de la Belgique. Nos traditions se rattachent au contraire très-directement au premier âge des chemins de fer, et ils s'y rattachent d'une façon plus réelle que le chemin autrichien de Budweïs à Linz.

# DEUXIÈME SECTION

## LA FRANCE, DURANT LA PÉRIODE ORIGINELLE DES CHEMINS DE FER.

### CHAPITRE I

**Premières études. — Premières appréciations économiques.**

On avait vu en France, vers le commencement de ce siècle, quelques usines poser sur le sol, comme en Angleterre, des bandes en bois ou des rails en fer pour faciliter la traction par des chevaux. — Ainsi les houillères d'Anzin, en Flandre, et les mines de Poullaouen, en Bretagne, se servaient de bandes en bois. Il y avait des rails en fer à Indret, au Creusot; mais ces applications n'avaient eu lieu chez nous que sur l'échelle la plus restreinte. A peine même connaissait-on le développement qu'elles avaient déjà reçu dans les îles Britanniques. Quelques recueils destinés à l'examen des questions relatives aux arts et aux manufactures les avaient mentionnées, il est vrai, mais sans qu'on y fît grande attention. Les premiers détails publiés à notre connaissance, sur ce sujet, se trouvent dans les *Annales des Arts et Manufactures* d'O'Reilly du IV nivôse an IX (25 décembre 1801).

Ce recueil rapporte qu'il existe en Angleterre beaucoup de chemins de fer qui facilitent considérablement le trans-

port des charbons aux canaux de navigation. Il entre dans certains détails sur les expériences de traction qui avaient eu lieu et sur les conditions à suivre pour l'établissement de ces routes. La pierre, y est-il dit, est préférable aux traverses en bois pour supporter les rails, ce qui n'a pas été confirmé par l'expérience. Le même recueil revenait sur la question deux ans plus tard ; il vantait encore les avantages des lignes en fer, mais sans enthousiasme, et surtout sans prévoir le développement ultérieur de leurs destinées. Veut-on voir dans quelles limites on se restreignait alors? Voici les termes mêmes de l'écrivain de l'an XI : « Sans doute notre zèle ne nous portera pas à dire que ces chemins sont bons pour toute espèce de voiture. Les voitures légères détruisent peu les routes, ce sont les chariots et les gros fourgons qui les abîment. Aussi doit-on mettre l'emplacement des chemins de fer à côté de la route destinée aux voyageurs et aux voitures légèrement chargées. »

En 1817, le *Bulletin* de la Société d'encouragement pour l'industrie nationale décrivit les chemins de fer anglais, à peu près dans les mêmes termes que les *Annales* d'O'Reilly, mais en ajoutant aux explications déjà données quelques détails plus précis, d'un intérêt réel.

Dans sa *Mécanique appliquée*, publiée en 1818, Borgnis fait aussi mention des chemins de fer anglais et donne des détails sur les services qu'ils rendent ; mais il ne va pas plus loin que les *Annales* déjà citées, auxquelles il se réfère d'ailleurs sur plusieurs points ; il s'arrête à des objections qui semblent aujourd'hui bien légères. « On a proposé, dit-il, en forme de conclusion, de rendre applicable cette invention à toute espèce de voitures; mais je ne crois pas que cette application puisse jamais être mise en usage avec succès. » Savez-

vous quelle est la raison de cette prétendue impossibilité? C'est qu'une telle application exige d'abord que toutes les voitures qui doivent passer sur un chemin de fer aient précisément le même écartement entre leurs roues; ce qui paraît très-difficile pour ne pas dire impraticable à l'auteur de la *Mécanique appliquée*. Il croit lui aussi qu'il n'y a rien de plus convenable pour combiner la solidité avec la commodité des voyageurs et avec la facilité et l'économie des transports, qu'une chaussée pavée en grosses dalles polygones de diverses figures, qui aient les joints unis avec beaucoup d'exactitude comme dans les voies militaires des Romains, et à côté de laquelle on établirait un chemin de fer. « La chaussée servirait pour les voitures des voyageurs, et le chemin de fer pour le transport des marchandises et matériaux qui se ferait toujours par les mêmes chariots parcourant toujours la même portion de chemin. »

Tel était l'avenir qu'on prédisait chez nous aux chemins de fer en 1818.

Une étude plus prévoyante au moins sous quelques rapports paraissait à peu près dans le même temps. Elle est due à un ingénieur des mines, M. de Gallois, qui, au retour d'un voyage dans les districts houillers de l'Angleterre, rendit public le résultat des observations qu'il y avait faites[1]. Son écrit, que recommandaient de précieux détails techniques, n'envisage pas encore les chemins de fer comme pouvant servir au transport des personnes; en revanche, M. de Gallois y avait nettement défini leur rôle par rapport aux marchandises. Les chemins de fer lui semblaient offrir un moyen de transport intermédiaire entre les routes et les canaux. Cet ingénieur

1. L'opuscule de M. de Gallois est intitulé : *les Chemins de Fer en Angleterre, notamment à Newcastle, dans le Northumberland.*

soutenait qu'ils coûtaient beaucoup moins que les canaux, et qu'ils avaient sur eux l'avantage de servir en toutes saisons, d'exiger moins d'entretien et de convenir à des localités où les canaux seraient impraticables, soit à cause des difficultés du terrain, soit à cause de l'impossibilité de se procurer l'eau nécessaire pour les alimenter. « Les chemins de fer, disait-il, formeront un jour le complément de notre système de communications intérieures; ils méritent d'être considérés comme un objet d'utilité publique du plus grand intérêt. »

C'était beaucoup pour l'époque que de proclamer que les chemins de fer étaient destinés à former un complément essentiel de nos voies de communication. Aussi l'avenir doit-il rendre au nom de M. de Gallois, injustement oublié, une place honorable dans les annales de nos routes ferrées.

## CHAPITRE II

**Les premières concessions et l'industrie privée. — Champ des premières expériences. — Initiatives individuelles. — Principes adoptés.**

Dès qu'on voulut en France utiliser les observations recueillies chez nos voisins, on songea, comme eux, aux besoins de nos districts houillers. Dans le cercle d'idées où l'on était enfermé, il n'eût servi de rien d'avoir auprès de soi de grandes masses de population; il fallait seulement de fortes accumulations de matières premières. Un de nos départements du centre, celui de la Loire, se présentait sous ce rapport dans des conditions tout à fait exceptionnelles. Sans parler des établissements métallurgiques qui s'y étaient déjà développés, on y trouvait un

bassin houiller inépuisable dont les deux villes de Saint-Étienne et de Rive-de-Gier sont les deux centres. Les concessionnaires des mines acheminaient leurs charbons soit sur la Loire, soit sur le Rhône ; pour gagner l'un ou l'autre de ces fleuves, ils n'avaient sur le versant des montagnes que des routes difficiles, incessamment dégradées par de pesants tombereaux. L'utilité d'une voie ferrée comme celles dont jouissaient le Northumberland et d'autres districts de l'Angleterre, était facile à comprendre; mais une telle innovation qui devait affecter tant d'intérêts et nécessiter de nombreuses expropriations, ne pouvait manquer de soulever des difficultés considérables. Cependant un homme spécial, un ingénieur des mines comme M. de Gallois, M. Beaunier, qui a été depuis inspecteur général des mines et directeur de l'École des mines de Saint-Étienne, entreprit de doter cette région d'une voie ferrée. C'est à lui que revient l'honneur d'être entré le premier dans l'arène des réalisations. La distance de Saint-Étienne à la Loire étant moindre que celle de Saint-Étienne au Rhône, M. Beaunier porta son attention sur le premier de ces fleuves. Après avoir étudié aux environs de Newcastle, dans le Northumberland, le système des constructions anglaises, il traça le plan d'un chemin entre Saint-Étienne et Andrezieux. Appuyé par quelques capitalistes, il obtint le 26 février 1823 une concession signée par le roi Louis XVIII, et contre-signée par M. de Corbière, ministre de l'intérieur[1].

1. Les capitalistes qui contribuèrent à ce premier essai, et dont il n'est pas hors de propos de citer les noms, étaient MM. Boigues, Hochet, de Lur-Saluces, Milleret et Bricogne, la plupart intéressés déjà dans quelques grandes usines du pays. Dans le comité provisoire du surveillance figuraient MM. le baron Hyde de Neuville, de Latena, conseiller-maître à la Cour des comptes, de Suleau, ancien directeur général des domaines, etc.

Le chemin de Saint-Étienne à Andrezieux, qui a 18 kilomètres de longueur, nous montre l'art des constructions en fait de voies ferrées livré encore à la plus complète inexpérience. Non-seulement, au lieu de rails en fer, on emploie les rails en fonte, si cassants de leur nature, et qui ont été remplacés depuis sur cette ligne même, mais on ne se préoccupe guère de modérer les accidents d'une route descendant des montagnes jusqu'au fond de la vallée de la Loire. On se lance sur le flanc des coteaux avec de simples détours comme s'il s'agissait d'un chemin ordinaire; les courbes se resserrent parfois jusqu'à 50 mètres de rayon. La différence de niveau entre le point de départ près de Saint-Étienne et le point d'arrivée sur la Loire est de 142 mètres 48 centimètres. Il est vrai que l'ingénieur du chemin de Saint-Étienne à Andrezieux n'avait jamais songé qu'on dût y employer des locomotives, comme on l'a fait plus tard, après avoir adouci quelques pentes.

L'idée de mettre en contact les gîtes houillers du Forez avec le Rhône et avec la Saône au moyen d'un chemin de fer allant jusqu'à Lyon, était une conception infiniment plus audacieuse et plus féconde. L'espace à parcourir s'étendait à 57 kilomètres. Une voie qui devait ouvrir à l'industrie du district de Saint-Étienne un débouché vers le midi, l'est et le nord-est de la France avait, au point de vue commercial, une très-haute importance. L'initiative appartient ici tout entière à MM. Séguin frères et principalement à M. Séguin aîné, qui dans sa famille, si intimement mêlée à tant de grandes affaires, représente à la fois l'esprit industriel et l'esprit scientifique. Le rôle de MM. Séguin frères consiste à avoir fait entrer dans nos entreprises de travaux publics, l'élément privé, fortifié par l'association. C'est ce même élément

dès lors si fécond en Angleterre et aux États-Unis, qui depuis a rendu tant de services en France pour la construction des voies ferrées. Quant à M. Séguin aîné, il s'est montré en outre mathématicien distingué. Divers travaux dans la mécanique appliquée lui ont valu le titre de membre correspondant de l'Académie des sciences. Sa réputation scientifique serait plus grande qu'elle ne l'est, s'il n'avait pas été regardé avant tout comme un entrepreneur hardi et heureux que la fortune récompensait de ses faveurs. Les palmes de la science affectionnent particulièrement les hommes qui se consacrent à leurs travaux sans exploiter leurs découvertes, qui créent des sources de richesses sans puiser eux-mêmes à ces sources. Cependant il ne faut pas être injuste envers ceux qui servent la cause du progrès industriel et scientifique, même en faisant leur fortune, quand ils la font d'une manière honnête.

M. Séguin aîné laissera un nom durable dans l'histoire des découvertes relatives aux chemins de fer. On lui doit l'invention de la chaudière tubulaire, invention facilitée, il est vrai, par divers éléments recueillis en Angleterre, mais qui est bien la première réalisation de ce genre. Constatée en France par un brevet du 22 février 1828[1], elle avait précédé de plus de dix-huit mois les expériences provoquées par la compagnie du chemin de fer de Liverpool à Manchester, et dans lesquelles nous avons vu triompher George Stephenson. L'idée même de la chaudière tubulaire avait été déposée par un homme d'un esprit fort inventif, et qui fut très-malheureux. Charles Dallery, dans un brevet pris le 29 mars 1803,

1. V. la collection officielle intitulée *Description des machines et procédés spécifiés dans les brevets d'invention*, tome XXXVII, p. 422.

pour un appareil de bateau à vapeur avec hélice [1]; mais en supposant que M. Séguin eût connu le brevet Dallery, l'appropriation du principe aux exigences des chemins de fer ne lui en appartiendrait pas moins entièrement. Il y avait là un véritable trait de génie. Un juge dont la haute compétence en pareille matière ne saurait être contestée, François Arago, a nettement proclamé les titres de cet ingénieur [2]. Cette découverte a seule rendu possible la construction de locomotives douées de la puissance nécessaire aux *railways*. Elle repose sur ce principe que la production de vapeur est proportionnée à l'étendue des surfaces chauffées. Pour obtenir de grandes forces avec des chaudières ordinaires, il aurait fallu donner à ces appareils des proportions gigantesques. Les machines employées dans les districts houillers de l'Angleterre étaient énormes et marchaient très-lentement. De telles constructions ne pouvaient convenir sur les nouvelles routes dès qu'elles s'ouvraient aux voyageurs. Les divers perfectionnements dus à Stephenson, et mentionnés plus haut, ont ensuite complété cette découverte.

La concession du chemin de Saint-Étienne à Lyon au profit de MM. Séguin frères, résulta d'une adjudication ratifiée par une ordonnance royale en date du 7 juin 1826. Le rabais avait porté sur le tarif; l'adjudication avait été très-sérieuse; on ignorait les subterfuges qui ont été pratiqués plus tard pour annuler l'effet de ces concours. L'une des compagnies rivales comptait

1. Les inventions mécaniques de M. Ch. Dallery ont été l'objet d'un rapport présenté à l'Académie des sciences par une commission composée de MM. Arago, Ch. Dupin, Poncelet et Morin.

2. V. le *Moniteur* du 10 mai 1838, page 1194. — Discussion du projet de loi sur les chemins de fer.

dans ses rangs un homme qui a depuis lors conquis une place éminente dans les annales de nos chemins de fer, M. François Bartholony.

Ce fut encore M. de Corbière qui contre-signa l'acte d'autorisation ; mais une large part dans tout le travail administratif revient à un ingénieur expérimenté, M. Brisson, qui, en sa qualité de secrétaire du conseil général des ponts et chaussées, exerçait une grande influence dans ce service sous le nom du directeur des ponts et chaussées et des mines, M. Becquey. Non pas que ce dernier, qui occupa son poste pendant près de treize années, s'y montrât inactif. Il sut, au contraire, imprimer au travail une impulsion utile, mais il laissait à M. Brisson une très-large action dans le maniement des questions techniques [1]. Dans le préambule de l'ordonnance de concession, on avait jugé utile de dire qu'un chemin de fer destiné à effectuer des transports publics était, aussi bien qu'un canal, un ouvrage d'utilité générale, et que le gouvernement pouvait en conséquence attribuer aux concessionnaires la faculté d'acquérir par expropriation les terrains sur lesquels il devait être construit. On proclamait ainsi un principe économique en même temps qu'on le plaçait au-dessus de la controverse, en le faisant entrer dans le domaine de la loi.

Sans avoir mis son nom à un acte qui sortait de ses attributions spéciales, le chef du ministère d'alors, M. de Villèle, témoigna envers l'œuvre entreprise un bon vouloir dont le souvenir mérite d'être conservé. En matière d'affaires, M. de Villèle ne se rebutait point des choses parce qu'elles étaient nouvelles : il comprit qu'il y avait

1. V. une notice sur M. Becquey, par M. de Cheppe, ancien chef de division au ministère des travaux publics, et qui avait pu parfaitement apprécier le rôle de ce directeur général des ponts et chaussées.

dans ces premiers essais un germe éminemment utile. Sachant d'ailleurs quelles difficultés de toute nature allait rencontrer l'exécution d'un chemin comme celui de Saint-Étienne à Lyon, il assura les concessionnaires qu'ils le trouveraient toujours prêt à les entendre, et qu'il emploierait son influence à les dégager de toute entrave mise arbitrairement à leurs travaux. Le mouvement de la politique emporta bientôt après le cabinet de M. de Villèle, mais cet homme d'État avait eu le temps de prouver que sa promesse n'était pas une parole vaine.

Le chemin de fer dont il avait patronné le premier essor peut fournir matière à diverses critiques, quand on le compare à des constructions ultérieures; il n'en était pas moins tracé d'une manière savante et hardie pour une époque surtout où il n'existait qu'un bien petit nombre d'exemples, et d'exemples imparfaits, à étudier. De Saint-Étienne à Givors, la voie glisse le long de la montagne. Très-brusque jusqu'à Rive-de-Gier, la descente s'adoucit de Rive-de-Gier à Givors. De cette dernière ville, la pente, remontant vers Lyon le long du Rhône, est peu sensible. Dans la montagne, les courbes sont fréquentes; sauf de rares exceptions, elles décrivent d'assez longs circuits. Un premier plan avait été dressé avec des courbes très-réduites, à peu près comme sur le chemin d'Andrezieux; mais M. Séguin, ayant visité le *railway* de Stockton à Darlington, qui venait de s'ouvrir, rejeta le système des courbes resserrées, et, transformant résolûment un tracé déjà fini, il y substitua le système de courbes d'un plus grand rayon [1]. Le chemin, à partir de Givors et surtout de Rive-de-Gier, traverse un

1. *De l'Influence des Chemins de fer et de l'Art de les tracer et de les construire*, par M. Séguin aîné.

pays montueux et coupé de ravins plus ou moins profonds. Il a nécessité la construction de quinze souterrains, de profondes tranchées, et des remblais considérables[1].

Dans tous les travaux du chemin de Lyon à Saint-Étienne, il n'y a pas ce qu'on peut appeler du luxe. Les concessionnaires font juste ce qu'il faut pour rendre l'exploitation possible, rien de plus. A une époque où les capitaux se livraient fort difficilement à de pareilles entreprises, on aurait couru gros risque de ne pas trouver les fonds nécessaires pour des œuvres somptueuses. En définitive, le chemin coûta 11 à 12 millions, sans compter l'acquisition du matériel, ni quelques frais accessoires; il aurait fallu cinquante millions pour l'établir dans les conditions jugées nécessaires un peu plus tard; c'est dire qu'il n'aurait pu être entrepris en 1826. MM. Séguin ont été dans leurs différentes constructions les représentants du système de l'exécution économique ou, si l'on veut, du système américain. Malgré des imperfections notables au point de vue des règles de l'art, leur chemin de Saint-Étienne, répétons-le, n'en constitue pas moins une œuvre d'une importance capitale parmi les plus anciennes constructions de ce genre.

Un troisième chemin fut concédé en 1828 (ordonnance royale du 27 août), sous le ministère de M. de Martignac, pour le service du même bassin houiller, à deux industriels, MM. Mellet et Henri, que distinguait une

1. Le remblai de Saint-Romain représente à lui seul plus de 60,000 mètre cubes. Les souterrains de la vallée du Gier, qui passent sous la ville de Rive-de-Gier, ont près d'un kilomètre de longueur; le souterrain de Terre-Noire, plus de 1,500 mètres. Le nivellement du chemin avait été fait avec beaucoup de soin par M. Biot, de l'Académie des sciences, que les fondateurs s'étaient adjoint, et à qui sa longue et honorable carrière a réservé toutes les palmes académiques.

réelle ardeur pour les entreprises hardies, mais qui n'en calculaient pas toujours avec assez de réflexion les charges et les avantages.

Ce chemin s'embranchait au lieu dit la Quérillière, un peu au-dessus d'Andrezieux, sur le *railway* de Saint-Étienne à cette dernière ville, et de là il allait aboutir à Roanne. Sa longueur est de 67 kilomètres. L'avantage qu'on y avait vu, c'est qu'il abrégerait la navigation d'une centaine de kilomètres dans une partie du cours de la Loire où cette rivière, parsemée de roches, est à peine navigable, et à la descente seulement, pour des radeaux grossièrement construits et incomplétement chargés. Pendant la moitié à peu près du trajet, dans la partie rapprochée d'Andrezieux, l'exécution du chemin de fer ne présentait pas de difficultés sérieuses. Les rails se développent à travers la vaste plaine du Forez en longues lignes droites raccordées par des courbes à très-grand rayon ; mais après avoir dépassé Feurs, à partir de Balbigny, il fallait, pour gagner Roanne, escalader des montagnes abruptes. Ici le rayon des courbes n'a quelquefois pas plus de 200 mètres. Cependant le principal défaut de la construction ne consiste pas dans le peu d'étendue des courbes dont le rayon était en général de 500 mètres. Le chemin se compose d'une suite de plans inclinés réunis par des paliers et reliés les uns aux autres par des remblais. Le système des plans inclinés, dont les fondateurs du chemin de Saint-Étienne à Lyon ne s'étaient affranchis qu'en s'exposant à mille critiques, était alors universellement prôné en France comme en Angleterre. En l'adoptant, MM. Mellet et Henri payaient donc tribut à l'opinion régnante, mais leur méthode n'en était pas moins incompatible avec une grande vitesse, et les inconvénients en ont été reconnus plus tard. C'était

là le vice essentiel de la construction. On semblait s'être mis l'esprit à la torture pour aboutir à une combinaison complexe, bizarre et incommode; nous n'ajouterons pas inutile, parce que les efforts que firent les concessionnaires pour réparer les conséquences d'un plan vicieux, efforts dignes d'un meilleur résultat, ont servi à mettre en évidence plus d'une donnée dont la science a profité.

Les rails en fer employés sur le chemin de la Loire étaient loin d'être aussi pesants que ceux dont les constructeurs font usage aujourd'hui. Ainsi sur le chemin de Saint-Étienne à Lyon, ces rails pesaient seulement 13 kilogrammes 20 grammes par mètre, tandis que sur les grandes lignes du réseau français, les rails qu'on emploie maintenant ont un poids de 36 à 38 kilogrammes[1]. On ne comprenait que vaguement alors que le poids des rails doit être proportionné à l'activité de la circulation sur une ligne. Les rails ne s'usent pas ou ne s'usent guère à force de s'amincir par le frottement des wagons; ils s'usent par la désagrégation moléculaire, et ils se courbent. Voilà le péril qu'on veut éviter en donnant aux pièces une consistance suffisante. De même que le poids, la longueur des rails a beaucoup changé depuis la date des premières constructions. Sur le chemin d'Andrezieux, les rails en fonte n'avaient que 1 mètre 20 centimètres de long; les rails dont il est fait usage actuellement ont une longueur de 4 mètres 50 centimètres à 5 mètres.

L'ouverture du chemin de Saint-Étienne à Andrezieux avait eu lieu le 1er octobre 1828. Deux ans plus tard, le 1er octobre 1830, la compagnie du chemin de fer de

1. Notons que le prix des rails, toujours payé au poids, a baissé de moitié depuis 1829. C'est au Creusot que s'étaient approvisionnés les concessionnaires du chemin de fer de Saint-Étienne.

Saint-Étienne à Lyon inaugurait le service sur une première section de sa ligne de 15 kilomètres de longueur, celle de Rive-de-Gier à Givors sur le Rhône. C'était juste quinze jours après l'inauguration du *railway* de Liverpool à Manchester. L'exploitation commençait le 1er avril 1832 sur la section de Givors à Lyon et le 1er avril 1833 sur celle de Rive-de-Gier à Saint-Étienne, qui complétait la concession totale de 57 kilomètres. Conformément aux prévisions primitives, on s'était borné d'abord à transporter des marchandises. Le transport des voyageurs data du mois de juillet 1832. Le troisième chemin de la Loire, celui de Saint-Étienne à Roanne, ne fut ouvert qu'un peu plus tard, le 5 février 1834.

## CHAPITRE III

**Organisation singulière du service sur nos premières lignes ferrées. — Diversité des combinaisons. — Lutte des intérêts industriels. — L'exploitation, ses procédés et ses résultats.**

Sur les trois lignes ferrées de la Loire, la traction se fit longtemps par le concours simultané de machines à poste fixe, de locomotives, de chevaux et de bœufs. On employait tel ou tel mode suivant la disposition du terrain : les locomotives sur les plans horizontaux ou sur les pentes adoucies, par exemple dans les plaines du Forez et de Lyon à Givors ; les machines fixes sur les plans inclinés du chemin de Roanne ; les chevaux ou les bœufs sur les pentes prolongées de Givors à Saint-Étienne, ou dans les sinuosités tourmentées du chemin d'Andrezieux et du chemin de Roanne. En outre, à la descente, là où les pentes sont continues, comme de Sainte-Étienne à Rive-de-

Gier, les trains étaient lancés sur le flanc des montagnes, emportés par la seule force de la pesanteur.

Avec des combinaisons si diverses, le voyage sur ces chemins de fer était des plus pittoresques. Supposez-vous partant d'Andrezieux pour Roanne : vous voilà, durant quelques kilomètres, remorqué par des chevaux; puis une locomotive vous fait franchir huit ou dix lieues; ensuite, à chaque pas, vous voyez changer les moyens de traction. Sur tel plan incliné, vous vous sentez hissé par les cordages de la machine fixe; sur tel autre, ce sont les chevaux qui reparaissent; ailleurs, à la descente, vous glissez rapidement par l'effet de votre propre poids. Quelquefois, quand deux pentes se rejoignent à un plateau étroit avec des inclinaisons analogues, on utilise le poids d'un train descendant sur un des flancs du coteau pour aider à en faire remonter un autre sur le flanc opposé. Un danger à craindre avec les machines immobiles et dont la pensée seule donnait le frisson à quelques voyageurs, c'était la rupture des cordes. Si en pareil cas le conducteur d'un convoi n'avait pas été assez prompt à serrer les freins de manière à fixer les wagons sur les rails, on aurait roulé à reculons jusqu'au bas de la côte. L'usure des câbles est, d'ailleurs, une source de dépense particulière à ce système qui n'a jamais paru susceptible d'être employé que pour de faibles distances[1].

Les capricieux arrangements établis sur le chemin de Roanne, et résultant du tracé même, avaient nécessité ces combinaisons. La faculté inventive était

1. Sur le chemin de Roanne, deux machines fixes, placées l'une sur le plateau de Nullise, l'autre sur la hauteur de Biesse, agissaient sur des câbles de 2,230 à 2,250 mètres de long. La première de ces machines était d'une force de 30 chevaux et la seconde d'une force de 60 chevaux.

encore ici, il faut le reconnaître, fort mal appliquée. Les rectifications effectuées depuis que le chemin de Saint-Étienne à Lyon a été fondu avec d'autres lignes, permettent l'emploi exclusif des locomotives et la suppression des machines fixes. Ces machines ne sauraient plus d'ailleurs avoir de raison d'être maintenant que les locomotives sont assez fortes pour gravir des pentes jugées longtemps inaccessibles.

Le chemin de Lyon à Saint-Étienne n'avait point donné lieu à une variété aussi marquée dans les moyens de traction; la vapeur finit par être employée sur tout le parcours. Les essais de locomotives au moins sur une partie de la ligne datent du milieu de l'année 1832. Les premières machines venaient d'Angleterre. Ce fut le mérite des entrepreneurs de ce chemin d'avoir lutté contre le préjugé des machines stationnaires.

D'Andrezieux à Saint-Étienne, on ne s'est jamais servi à la fois que d'un seul moyen de traction; seulement ce moyen a varié. A l'origine, on gravissait la montagne à l'aide de bêtes de trait. C'est même là l'unique mode que le fondateur de ce chemin avait eu en vue; plus tard on y substitua les locomotives. Le premier essai de ce genre eut lieu en 1841. On employa une de ces machines à quatre roues, — si déplorablement mises hors de service sur le chemin de fer de Versailles (rive gauche) après la catastrophe du 8 mai, et qui vint ici fournir une nouvelle carrière et marquer le point de départ d'un progrès nouveau. La compagnie d'Andrezieux, n'exploitant qu'une voie très-courte, ne pouvait se livrer à de coûteuses expériences, et elle regardait comme une bonne fortune l'achat d'appareils réformés dans le service de lignes plus fréquentées. L'essai ayant réussi, on ne craignit pas de faire des commandes de machines neuves.

Quant au matériel destiné aux voyageurs, il s'est aussi singulièrement transformé sur les chemins de la Loire. On avait commencé par se servir de voitures sans nom, voitures indescriptibles, qui conviendraient tout au plus aujourd'hui au transport des matières les plus grossières; puis on était passé à des chars-à-bancs, et enfin les voyageurs avaient eu des wagons assez confortables.

Le *railway* de Saint-Étienne à Andrezieux et celui de la Quérillière, ou plutôt, comme on dit habituellement, d'Andrezieux à Roanne, n'avaient qu'une seule voie, avec des rails d'évitement aux gares. Le chemin de Lyon au contraire, bien plus savamment construit que les deux autres, avait reçu deux voies, sauf dans quelques souterrains. A un moment où les ateliers de l'industrie privée ne pouvaient avoir aucune idée des besoins du nouveau système de locomotion, les entrepreneurs furent obligés de fabriquer eux-mêmes la plus grande partie de leur matériel. Un d'eux, chargé spécialement de l'organisation du service, faute d'un nombre suffisant de mécaniciens, conduisait lui-même les convois. Ce qui manquait alors, et ce qui manqua longtemps à notre pays, ce n'étaient pas des ouvriers capables d'exécuter un travail indiqué, c'étaient surtout des contre-maîtres pour en diriger l'exécution. Telle fut la cause principale de notre infériorité en fait de constructions mécaniques vis-à-vis de l'Angleterre, infériorité d'où quelques grands établissements habilement conduits ont fini par nous relever.

Le besoin de créer à tout moment, et comme par improvisation, les moyens de satisfaire à d'impérieuses nécessités a donné lieu, sur les chemins de la Loire et particulièrement sur le chemin de Saint-Étienne à Lyon, aux plus utiles expériences. Les idées ingénieuses abondent sur cette dernière ligne dans les combinaisons qui

se rapportent à ce que j'appellerai la partie technique; chaque jour, pour ainsi dire, amenait une amélioration. L'un des entrepreneurs, M. Paul Séguin, qui dirigeait le mouvement quotidien de l'entreprise, se montrait fort habile dans tous ces travaux.

Le côté commercial de l'exploitation ne fit pas éclater des vues aussi prévoyantes, aussi bien entendues. Loin de chercher à s'accommoder aux exigences locales, on voulut imposer au commerce ses propres convenances. On avait raison, sans aucun doute, de résister à certaines prétentions abusives, par exemple à celle qu'émettaient les extracteurs de houille, de faire opérer en trois ou quatre mois, dans la saison des ventes, le transport de tous leurs charbons, sauf à laisser ensuite inactif le matériel de la compagnie; mais on poussa la résistance jusqu'à des limites extrêmes, jusqu'à vouloir réglementer arbitrairement les transports et à n'avoir qu'un matériel insuffisant pour les besoins réels. Dans les détails du service, on suscitait aux expéditeurs mille difficultés tracassières; on élevait mille prétentions incroyables; on recourait à mille expédients en vue d'élever les tarifs existants pour le transport des marchandises. Ce que ces procédés soulevèrent de plaintes et de récriminations est incalculable; le chemin se trouva en lutte ouverte avec presque tous les intérêts locaux qui, disons-le, se prévalaient souvent d'abus réels pour énoncer des prétentions sans fondement. Le calcul du tarif à raison d'un minimum de parcours, les fractions de distance, l'établissement des embranchements particuliers aux frais des propriétaires d'usines ou de mines, les frais de chargement et de déchargement, le maximum et le minimum du poids, fournirent matière à des discussions interminables et envenimées.

Dès qu'on jette les yeux sur les longues enquêtes auxquelles il fut procédé par les soins de l'autorité [1], on reconnaît que les difficultés viennent surtout de l'insuffisance du cahier des charges, insuffisance d'ailleurs inévitable, car personne en 1827 n'était en mesure de définir les obligations qui devaient incomber aux chemins de fer. Les contestations auxquelles donnait lieu cette absence de règles précises, on comprend sans peine qu'elles aient surgi, principalement sur le chemin de Lyon à Saint-Étienne, qui possédait une clientèle infiniment plus considérable que celle des deux autres chemins de la Loire, et touchait à des intérêts plus nombreux et plus puissants. Le transport des personnes donna naissance, comme celui des matières premières, à divers abus. L'acte de concession n'avait pu fixer aucun tarif pour les voyageurs, parce qu'à l'origine on n'avait en vue que les marchandises. Quand il fallut abattre la concurrence des anciennes voitures, le transport des voyageurs se fit à des prix modérés ; mais on le porta un peu plus tard à un taux excessif. Tandis que le public réclamait une intervention plus active de l'autorité dans la surveillance du service, la compagnie en repoussait au contraire l'idée, alléguant les termes du contrat. D'autres chemins de fer ayant été concédés avec des cahiers des charges plus détaillés, la pression du dehors devint plus vive, et on fut contraint de céder quelque chose. Le terrain ne fut gagné pourtant que pied à pied, et quelquefois à l'aide de transactions plus ou moins secrètes entre les concessionnaires et les principaux opposants de la localité.

1. On peut consulter ces enquêtes dans un livre intitulé *Lois européennes sur les Chemins de fer*, publié à Saint-Étienne en 1837 par M. Smith, conseiller à la cour impériale de Lyon, membre et rapporteur d'une des commissions locales.

Les trois chemins de la Loire avaient été terminés et livrés au public dans l'ordre chronologique des concessions. Le service régulier avait commencé d'abord sur celui de Saint-Étienne à Andrezieux, puis avait été ouvert celui de Saint-Étienne à Lyon, et en dernier lieu celui d'Andrezieux à Roanne. Nous avons indiqué plus haut les dates précises de la mise en exploitation. On a vu que les diverses fractions de la ligne de Lyon à Saint-Étienne n'avaient été mises en exploitation que successivement. Il suffit de rappeler qu'en 1834 les transports avaient lieu sur tout le réseau. La même année, les *railways* du Forez sont reliés les uns aux autres, et quoique l'accord passé entre les compagnies laisse place à des difficultés ultérieures, on peut dès lors éviter les embarras d'un transbordement [1]. L'industrie appelait de tous ses vœux un pareil arrangement, qui consacrait l'existence du réseau.

Une même fortune n'était pas réservée à ces trois rameaux d'un même groupe; mais pour apprécier la diversité de leurs destinées, il faut savoir ce qu'avait coûté chacun de ces premiers chemins de fer au moment où ils furent réputés finis. Le complet achèvement de la ligne de Saint-Étienne à Andrezieux nécessita, en comptant les frais du matériel, une dépense de 2,087,555 francs; c'était, à raison de 18 kilomètres, une somme de 115,975 francs par kilomètre. Le chemin n'avait qu'une voie. Le fonds de la société était seulement de 1,791,000 fr. L'excédant a été couvert par les produits de l'exploitation.

1. On a eu de nombreux accidents à déplorer sur le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon. Les voûtes étaient si étroites, les poteaux qui soutenaient les ponts si rapprochés des rails, que la moindre imprudence des voyageurs devenait funeste. De plus les déraillements y ont été très-fréquents.

Le chemin de Lyon, malgré l'économie apportée dans l'exécution des travaux, exigea beaucoup plus. La dépense totale, sans y comprendre les intérêts payés aux actionnaires pendant la construction, mais en comptant les frais du matériel et tous les frais accessoires, fut d'à peu près 14,500,000 francs, ou de 254,386 fr. par kilomètre. Cette énorme différence tient principalement à deux causes : l'extension considérable des travaux d'art et le prix des terrains, infiniment plus élevé dans un pays mieux cultivé ou aux alentours de localités populeuses. On avait évalué les acquisitions de terrains à 1,200,000 fr., et on atteignit le chiffre de 3,633,000 fr. On était alors placé, en fait d'expropriation forcée, sous le régime si difficile de la loi de 1810. Le chemin avait d'ailleurs deux voies sur presque tout son parcours. Quant à la ligne de Roanne, frayée à travers une région perdue, et qui n'avait qu'une seule voie comme celle d'Andrezieux, elle n'avait entraîné qu'une dépense d'environ 90,000 francs par kilomètre, ou, en total, d'à peu près 6 millions pour la construction même. Sur un parcours plus long que celui du chemin de Lyon, les acquisitions de terrains n'avaient pas tout à fait absorbé un million de francs. Le prix de revient des chemins de fer de la Loire était, comme on le voit, bien inférieur à celui du *railway* de Liverpool à Manchester que nous avons vu monter à 800,000 fr. environ par kilomètre ; mais il était supérieur, excepté pour le chemin de Saint-Étienne à Roanne, au coût moyen des lignes américaines, calculé dans la phase des grandes exploitations à 96,000 fr. par kilomètre [1].

1. Puisque nous parlons de prix de revient, disons que la moyenne, qui était estimée, en Angleterre, en 1850, comme on l'a dit, à 570,000 francs par kilomètre, l'était en France, en 1853, à 390 mille francs. Le réseau belge a coûté 270 mille francs par kilomètre.

Le *railway* de Saint-Étienne à Andrezieux, qui a toujours été sagement exploité, a donné à ses actionnaires un intérêt raisonnable, un intérêt moyen de 5 à 6 pour 100 par année ; il a donc pu se soutenir par ses propres forces. Celui de Roanne, témérairement entrepris sans tenir assez de compte de la concurrence que lui feraient les deux chemins créés déjà dans le Forez, n'a jamais rien produit pour les capitalistes qui en avaient supporté les frais. Une première société, après de cruelles années de détresse, fut réduite à liquider ses affaires; la ligne fut vendue 3,990,000 francs. Une seconde société, constituée en 1841, reçut de l'État un prêt de 4 millions, et cependant elle eut de la peine à tenir ses comptes en équilibre.

La compagnie de Saint-Étienne à Lyon, au contraire, est arrivée à la plus brillante fortune. La propriété avait été divisée en deux mille deux cents actions, dites actions de capital, ayant opéré chacune un versement de 5,000 fr., et en quatre cents actions d'industrie au profit des fondateurs et gérants, n'ayant rien versé, mais ne devant venir au partage des bénéfices qu'après que l'exploitation vaudrait par année 4 pour 100 au capital. Ces dernières actions devaient alors prendre pour elles seules la moitié des bénéfices nets. Plus tard, il fut convenu que les actions de capital produiraient d'abord 7 pour 100 ; 3 pour 100 appartiendraient ensuite aux actions d'industrie et au-dessus de 10 pour 100 de bénéfices, on reviendrait au partage par moitié. Comme la société avait dû faire divers emprunts dont il fallait servir les intérêts, les actions d'industrie attendirent leur tour pendant plus de quatorze ans; mais quand il arriva, elles se trouvèrent dotées d'un revenu splendide. Malgré de longues discussions et des tiraillements multipliés entre les titres de l'une et de l'autre origine, les actions d'industrie ont gardé leur opulente

situation jusqu'au moment où la ligne de Saint-Étienne à Lyon, et les deux autres chemins de fer de la Loire, ont été cédés à la compagnie dite du *Grand-Central* (1er avril 1853)[1], qui s'est dissoute elle-même depuis cette époque et dont les importantes concessions ont été partagées entre plusieurs autres grandes compagnies. En prenant une moyenne depuis 1843 jusqu'au 1er avril 1853, on trouve que chaque action d'industrie a reçu par an une somme de 934 fr. 50 cent., et chaque action de capital 380 fr. 85 cent. seulement; mais la situation des premières avait été établie dans des conditions bien plus aléatoires que celle des secondes.

Durant la phase originelle des chemins de fer les créations foréziennes restent sans rivales en France. C'est à peine si on compte deux ou trois autres essais, essais infiniment plus modestes. Un chemin de 28 kilomètres, conduisant des houillères d'Épinac, dans le département de Saône-et-Loire, au canal de Bourgogne, fut concédé au mois d'avril 1830; il n'a jamais servi qu'au transport des marchandises. En 1833, on autorisa la construction d'une sorte d'embranchement sur le chemin de Roanne, partant du village de Montrond pour aboutir à Montbrison. Cet embranchement n'arrivait pas jusqu'à l'artère dont il dépendait, les concessionnaires d'un pont jeté sur la Loire en face de Montrond n'ayant pas voulu consentir à livrer passage. On s'était d'ailleurs borné, pour ce rameau, à poser des rails sur un des accotements de la route départementale de Lyon à Montbrison. Si faibles qu'en eussent été les frais, ce chemin a été complétement abandonné après quelques années d'exploitation. C'est le seul

1. A la veille de cette cession, les trois chemins s'étaient déjà fusionnés en une seule compagnie, sous le nom de *Chemin de jonction de Rhône et Loire*.

exemple chez nous d'une route ferrée qui n'ait pu alimenter son service ou au moins former l'objet d'une vente. La traction sur ce chemin se faisait avec des chevaux.

Une conception aussi hardie et devenue plus tard tout aussi féconde que celle des *railways* de la Loire, la conception des chemins du Gard et de l'Hérault, se range dans le cercle des plus anciennes initiatives prises en France en matière de chemins de fer. Si la réalisation du projet primitif se fit attendre jusqu'à ce qu'une loi eût accordé en 1837 au réseau méridional le concours de l'État, la première pierre de l'œuvre n'en avait pas moins été posée en 1833 par la concession du chemin d'Alais à Beaucaire. L'adjudication de cette ligne marque une phase importante dans l'histoire de nos voies ferrées. De perpétuelles, les concessions deviennent temporaires. Le cahier des charges est plus détaillé que celui des chemins de la Loire; il dénote que l'État pressent l'importante mission dont il sera bientôt investi en cette matière.

L'idée du chemin d'Alais à Beaucaire, comme celle des annexes qui l'ont complété, appartient à un ingénieur d'un esprit éminent et fécond en ressources, M. Paulin Talabot. Sachant deviner les besoins à satisfaire, habile à stimuler l'activité locale quand elle était engourdie, à communiquer aux autres la confiance qu'il avait lui-même dans une entreprise, cet ingénieur a réussi à ouvrir dans le Bas-Languedoc des sources de richesse et de prospérité qui ont transformé l'aspect de la contrée. Son frère, M. Léon Talabot, l'aida beaucoup pour le côté industriel des opérations. Leurs efforts combinés ont eu pour résultat d'associer le midi de la France au mouvement industriel de l'époque.

Avec M. Talabot nous ne retrouvons bientôt plus l'exécution un peu empirique, mais très-économique, de

MM. Séguin. Tout deviendra plus régulier; les principes de l'art seront mieux observés; seulement il faut s'attendre à voir monter le chiffre des dépenses, sinon tout de suite sur les premiers chemins du Gard, du moins un peu plus tard sur des lignes appartenant aussi à la région méridionale. Les deux systèmes commençaient à s'annoncer chez nous, quoique par des différences encore peu saillantes, durant la phase originelle des chemins de fer. Le système de l'exécution régulière a prévalu en définitive, et il devait prévaloir, car il était seul compatible avec l'essor des voies ferrées. Mais qu'on l'ait poussé jusqu'à l'excès en plusieurs circonstances, qu'on ait voulu trop de symétrie et d'uniformité, qu'on ait trop somptueusement construit certaines lignes, surtout des lignes d'une importance secondaire, cela n'est pas douteux. Il n'est pas douteux non plus que si l'on s'était souvenu à l'occasion, non pour l'imiter, mais seulement pour y puiser quelques indications, du mode si simple et si rapide que nous avons appelé le système américain, on se serait épargné de fortes dépenses et on aurait obtenu de plus prompts résultats. C'est là un point qu'il peut être utile de rappeler.

Au moment où se clôt la période originelle, c'est-à-dire à la fin de l'année 1833, la France possédait 75 kilomètres de chemins de fer en exploitation ; le nombre des kilomètres concédés était de 214. Les capitaux dépensés par les compagnies concessionnaires montaient à 17 millions environ. L'État avait, de son côté, consacré à des études de chemins de fer 102,600 fr. sur la somme de 500,000 fr. qu'une loi avait récemment mise à sa disposition[1].

1. V. les *Documents statistiques sur les chemins de fer*, page 34.

# CHAPITRE IV

**Caractères des entreprises durant la période originelle — Résultats économiques. — Les premiers chemins de fer et la spéculation. — Rôle des différents peuples.**

La phase primitive de l'histoire des chemins de fer, qui commence en Angleterre par le chemin de Stockton à Darlington, et qui se clôt chez nous par le projet des chemins du midi, prend fin en 1833. L'initiative avait appartenu dans nótre pays à la restauration, qui fit pour les voies ferrées tout ce que permettait alors l'état de la science. La France, il convient de le dire en présence des faits, s'était activement associée dès l'origine aux exemples donnés des deux côtés de l'Océan Atlantique. A l'époque où nous amène cette récapitulation, une carrière plus vaste est sur le point de s'ouvrir. En 1834 commence la grande expansion des voies ferrées en Angleterre et aux États-Unis. A ce moment aussi, on va autoriser chez nous divers essais dans des conditions toutes nouvelles ; mais nous devons nous borner pour le moment à résumer les traits généraux de la période que nous venons de traverser.

Durant cette période, toutes les opérations n'offrent guère qu'un intérêt local. Le problème ne se produit point comme pouvant affecter l'avenir des sociétés modernes. Plus ou moins considérables, presque tous les essais auxquels on se livre ont lieu sur des points éloignés des regards du public. Les oppositions dirigées contre ces œuvres naissantes sont aussi d'une nature toute privée. En France les concessions sont faites par le pouvoir exécutif sans intervention de la loi; ces con-

cessions sont perpétuelles; la construction reste entièrement à la charge des compagnies; l'idée d'un tarif naît tout naturellement de ce fait que les entreprises forment des monopoles, mais le tarif ne s'applique qu'aux marchandises; on ne songe pas au transport des personnes.

On peut pourtant saisir déjà quelques-unes des tendances que ces entreprises développeront plus tard. Partout on voit s'épanouir, grâce à l'impulsion résultant des nouvelles voies, l'activité industrielle et se multiplier les éléments de travail. Les cités que touchent les chemins de fer, Liverpool, Manchester, Saint-Étienne, Rive-de-Gier, Givors, augmentent d'importance, ou commencent à en acquérir. En France particulièrement, toutes les industries des montagnes de la Loire ont pris un essor inouï. La fabrication des rubans elle-même, qui n'exige pas le transport de matières encombrantes, a profité des routes nouvelles, en ce sens que la facilité des communications, en sollicitant davantage les voyageurs du commerce, a singulièrement développé le cercle des affaires. C'est surtout dans l'industrie de la houille et dans celle des fers que devait se manifester l'élan imprimé à la production. L'extraction de la houille, qui, en 1830, ne s'élevait dans le bassin de la Loire qu'à 683,000 tonnes, arrive, dix ans plus tard, en 1840, à plus de 1,100,000 tonnes. En 1850, elle était de 1,500,000 tonnes; en 1854, de 2 millions. A mille kilogrammes par tonne, c'est pour 1854 un poids de 2 milliards de kilog. Il y a deux siècles, lorsque le transport des charbons s'effectuait à dos de mulet, l'extraction de la houille dans la Loire ne montait qu'à 6,000 quintaux (ancienne mesure), ou 300 mille kilog. La construction du canal de Givors à Rive-de-Gier avait donné un premier élan,

mais en une mesure restreinte, à ces exploitations.

Dans aucune industrie, au reste, on n'aperçoit mieux que dans l'industrie houillère toute l'influence qu'exercent sur le développement de la production la facilité et le bon marché des transports. Jusqu'à l'établissement du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, les usines métallurgiques que la présence du combustible avait fait surgir dans le pays étaient dans un état très-languissant. Des déficits annuels propageaient le découragement; mais le chemin de fer vint permettre de réaliser une économie de 8 à 10 pour 100 par tonne sur le prix de revient des minerais amenés des bords du Rhône. Une réduction analogue fut effectuée sur le transport des produits fabriqués acheminés vers Lyon. Dès ce moment, les hauts fourneaux et les forges reprennent courage et se multiplient. La production de la fonte, qui en 1834 n'était que de 8,300 tonnes, était en 1842 de 10,400 tonnes, et elle a quadruplé depuis lors. Une progression plus rapide encore s'est déclarée dans la fabrication du fer forgé, dont l'importance dépasse ici celle de la fonte. Grâce à ces diverses extensions, le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon est de tous les *railways* du monde celui qui possède le plus fort tonnage de marchandises.

Pendant que les moyens de travail se multipliaient autour des voies ferrées en des proportions si considérables, pendant que des bras condamnés jadis durant une grande partie de l'année à une inaction absolue trouvaient à s'employer continuellement, qu'arrivait-il pour le prix des objets de première nécessité? La famille ouvrière, dont le revenu était grossi par le fait d'un travail plus suivi, voyait-elle annihiler cette augmentation par le renchérissement des produits de première nécessité? Disons d'abord que les conséquences observées ne

sont pas les mêmes par rapport à tous les articles. Là, les prix diminuent; ici, ils montent moins qu'ils ne l'auraient fait ailleurs; le renchérissement est moins sensible, grâce à des ressources plus abondantes. On voit par exemple une baisse notable se déclarer dans le prix des houilles après l'ouverture du chemin de Stockton à Darlington. Ce prix fléchit, sur les ports d'embarquement, de 18 shillings à 8 shillings 1/2. Aussitôt que Manchester fut réuni à Liverpool par une ligne ferrée, le sucre, qui est en Angleterre bien plus qu'en France une denrée de consommation usuelle, diminua sensiblement de prix, de même que celui de vingt denrées exotiques. Chez nous, dans nos montagnes du Forez, le fer, qu'emploient tant de petites forges isolées, est vendu à beaucoup meilleur marché après la mise en exploitation des chemins de fer. Un grand nombre d'articles de vêtement, importés plus facilement de Lyon ou de Paris, éprouve une réduction marquée. Tels objets regardés naguère comme des articles de luxe rentrent désormais dans la consommation générale. Quant aux denrées alimentaires, le prix de ces articles ne s'élève pas à Rive-de-Gier et à Saint-Étienne, au milieu d'une activité si puissamment agrandie, en une proportion plus large et plus rapide que dans les villes de France où les éléments de travail demeurent stationnaires. La progression n'empêche donc pas qu'il n'y ait une baisse relative.

Le mouvement des personnes forme aussi un indice utile à recueillir dans nos exploitations. C'était au mois de juillet 1832 qu'on avait commencé à transporter les voyageurs. Quatre ans plus tard, en 1836, on comptait sur la ligne de Saint-Étienne à Lyon 170,000 voyageurs, valant à la compagnie une somme de 437,000 francs. Ces chiffres ne cessent plus de s'accroître d'année en

année, et ils montaient en 1852 à 756.000 pour les voyageurs et 1,274,000 francs pour la recette.

Ainsi, en dernière analyse, de notables avantages locaux sont dérivés, durant la phase originelle des chemins de fer, de créations qui étaient elles-mêmes toutes locales. Peut-on dire néanmoins que ces premiers essais aient produit en France tout le bien qu'ils étaient susceptibles d'engendrer? Peut-on dire qu'on a su s'en servir de la manière la plus conforme aux vrais principes de l'économie sociale? C'eût été peut-être demander l'impossible. Le reproche qu'on peut adresser à ces exploitations c'est de n'avoir pas su s'inspirer assez de cette idée, qu'il n'y a pas de meilleur moyen, pour réussir ou pour étendre son succès, que de consulter sans cesse les intérêts du public. La tendance à outre-passer son droit se manifeste dès l'origine. On ne cherche pas avec assez d'ardeur quels nouveaux services on pourrait ajouter à ceux qu'on rend déjà. Pourquoi dans la Loire les chemins de fer n'ont-ils jamais été d'aucun avantage pour l'agriculture? C'est qu'ils n'ont pas voulu adopter des mesures, comme telles et telles compagnies anglaises et américaines, pour faciliter le transport des engrais, des récoltes, etc. Relativement aux articles industriels mêmes, les petits producteurs, par suite des rigueurs du tarif, n'avaient guère pu tirer profit des voies ferrées. Les imperfections, les inconvénients signalés dans l'exploitation de ces voies faisaient désirer de nombreuses améliorations ; mais la réalisation de ces réformes ne pouvait appartenir qu'à une époque ultérieure à celle où se répandraient les notions de la véritable économie des chemins de fer.

Il est à remarquer que durant la période originelle, la spéculation sur les titres de chemins de fer fut complétement nulle en France. On n'y songea même pas.

Des industriels, des entrepreneurs comptent sans doute sur les perspectives que leur semblent promettre les voies ferrées, mais la spéculation dans le sens financier du mot, la spéculation sur la hausse et la baisse des titres est inconnue. En Angleterre, elle apparaît avec l'ouverture du chemin de Liverpool à Manchester, mais encore circonspecte, encore exempte des vices quil a jetèrent bientôt dans de funestes écarts. De l'autre côté de l'Océan, aux États-Unis d'Amérique, où l'on s'expose de gaieté de cœur à des crises terribles à force de compter sur des valeurs fictives, la spéculation devait très-promptement apparaître dans cette arène nouvelle. Elle fut contemporaine des premiers essais. Cependant là encore on trouve que les spéculateurs se montrent réservés, surtout si l'on songe à leurs procédés ultérieurs. En somme, l'ère primitive ne contient que le germe peu développé, presque inaperçu de ces entraînements qui ont plus tard compromis et bouleversé tant d'existences.

Comment peut-on caractériser le rôle de chacun des pays dont les tentatives d'importance inégale remplissent la période originelle des chemins de fer? Les deux peuples issus d'une même souche qui déploient sur l'un et l'autre bord de l'Océan, bien qu'avec de profondes différences de caractère, un génie également pratique, apparaissent ici sur le premier plan. Ils n'y apparaissent pas tous les deux sous le même jour ni avec le même mérite. L'invention appartient à l'Angleterre; les États-Unis se distinguent ensuite par la rapidité apportée dans l'exécution. Quant à la France, elle se borne généralement alors à imiter; son vrai rôle n'apparaît pas encore. Rappelons cependant qu'elle avait vu inventer chez elle certains éléments essentiels pour la construction des locomotives, et condamner le système des plans inclinés et

des machines fixes. Néanmoins ce ne fut que durant la seconde période, durant la période des études scientifiques, qu'elle a rempli véritablement une mission d'un ordre spécial. La question se dégage alors peu à peu des langes de l'empirisme; elle sort du cercle des exploitations purement locales. Chacun comprend qu'elle réagira sur toutes les branches de l'ordre économique et qu'elle se lie aux destinées de la civilisation moderne.

# LIVRE DEUXIÈME

## COMMENT L'AVENIR JUGERA LA PÉRIODE DES DISCUSSIONS. — QUELS ÉLÉMENTS LA SCIENCE ÉCONOMIQUE Y PEUT PUISER.

---

*Idée générale de la seconde période. — Phases principales des discussions. — Traits distinctifs.*

C'est seulement dans notre pays que la seconde période de l'histoire des chemins de fer, — la période des discussions et des études, — présente des traits assez profondément tranchés pour avoir une existence tout à fait distincte entre la période des origines et celle des grandes exploitations. Partout ailleurs, elle se confond plus ou moins avec l'une ou l'autre de ces deux phases. En Angleterre, par exemple, on discute et on étudie, mais en même temps on agit; on exécute les *railways* de Stockton à Darlington, de Liverpool à Manchester, et plusieurs autres. Quelques années s'écoulent à peine, que déjà les entreprises se multiplient de tous côtés. En Belgique, en Allemagne, les recherches préliminaires, les débats publics se prolongent beaucoup moins que dans notre pays, et cèdent plus rapidement la place à de vivantes réalités. Quant aux États-Unis d'Amérique, sans aucun préambule, ils se lancent dans la carrière pour ainsi dire à pleine vapeur.

En France, au contraire, la question des chemins de fer a eu besoin d'un très-long terme pour mûrir. Nous venons de voir notre pays marquer un moment sa place à côté de l'Angleterre et des États-Unis durant la période originelle; cependant cet esprit d'initiative ne se révéla que par des essais isolés et peu nombreux. Dès que la question des chemins de fer passa du domaine des expériences particulières dans celui des intérêts publics, dès qu'elle fut soumise à l'épreuve de la discussion parlementaire, une sorte d'indécision s'empara des esprits, indécision profitable à l'étude du problème, mais peu favorable à la prompte solution qu'il eût réclamée. Le gouvernement, de son côté, s'attacha trop longtemps à éclairer l'arène avant de s'y engager. Tantôt certains partis pris et des méfiances opiniâtres sur l'avenir des voies ferrées, tantôt les alarmes conçues par des intérêts puissants et les prétentions rivales des localités vinrent se jeter en travers du mouvement. On avançait et on revenait sur ses pas; on visait à un système général, et on l'abandonnait quand on l'avait choisi.

Au milieu de ces hésitations et de ces retours, au milieu d'expériences utiles et de graves déceptions, il s'opéra, d'ailleurs, un travail d'élaboration considérable. Les études topographiques furent entreprises sur la plus large échelle et conduites avec une remarquable habileté. Le jour se fit peu à peu sur toutes les faces du problème, et l'esprit public finit par s'ouvrir à l'intelligence d'une question d'abord mal posée et mal comprise.

Cette lente et laborieuse initiation forme l'intérêt réel et le caractère singulier de l'histoire des chemins de fer en France, sous le gouvernement de juillet. Sans doute on exécuta quelques essais; on finit par se mettre sérieusement à l'œuvre; mais l'action s'effaça trop longtemps

pour laisser la place à de longues et bruyantes discussions. On verra plus loin quelle fut réellement l'œuvre accomplie à cette époque ; cependant si l'on ne se rendait pas compte dès à présent des évolutions diverses qu'a subies la question des chemins de fer, telle que les chambres, l'administration et le pays eurent à la débattre de 1830 à 1848, il serait impossible de comprendre le rôle spécial du gouvernement de juillet ; il serait impossible aussi d'apprécier l'impulsion qui a été donnée plus tard à ces entreprises durant la période des grandes exploitations.

Ces études, ces enquêtes, ces débats, qui remplissent la deuxième période, ont légué à la politique et à la morale, de même qu'à l'économie industrielle et financière des chemins de fer, de nombreux éléments à étudier, et ouvert plus d'une source féconde en enseignements. L'ordre politique et l'ordre moral commencent alors à être visiblement affectés par les questions relatives aux voies ferrées. Les discussions nous montrent les hommes politiques sous un jour particulier, et répandent une vive lumière sur les évolutions des partis et sur les événements. De plus, on voit poindre l'influence que les chemins de fer sont destinés à exercer sur les rapports internationaux et sur la diplomatie des gouvernements. D'un autre côté, l'essor des entreprises commence à ouvrir largement la brûlante arène de la spéculation ; nos mœurs publiques éprouvent l'effet d'entraînements frénétiques ; l'homme paraît aux prises avec les séductions les plus propres à flatter ses instincts matériels, à éveiller toutes ses convoitises. On peut donc dire que la science économique des voies ferrées a de profondes et nombreuses racines dans la période des discussions.

Envisagée dans toutes ses généralités, la question des

chemins de fer se reproduisit par trois fois, d'une façon très-solennelle, en 1837, en 1838, en 1842, dans le champ clos des débats parlementaires. Quoiqu'il s'agît toujours des moyens de doter la France de ces créations dont l'établissement devait être la grande tâche du XIXe siècle, chacune de ces discussions a eu son caractère particulier, et au milieu d'éléments éphémères ou inutiles qui durent nécessairement s'y mêler, chacune présente les conditions d'un intérêt réel et durable.

A chaque époque, un point distinct forme le principal objet des délibérations. En 1837, il s'agit surtout de savoir à quelles lignes le pays doit donner la préférence. En 1838, la lutte éclate directement entre le système de l'exécution par l'État et le système des compagnies. En 1842, quoique l'État et les compagnies se retrouvent encore plus d'une fois en présence, le principal intérêt s'attache aux débats relatifs à ce qu'on appelait le *système* des *tronçons* par opposition à celui d'une *ligne unique*.

# PREMIERE SECTION

## LA SCIENCE ÉCONOMIQUE DURANT LA PREMIÈRE PHASE DE LA PÉRIODE DES DISCUSSIONS.

## CHAPITRE I

**Etat de la question pour le gouvernement de 1830. — Premiers problèmes économiques. — L'opinion publique et les chemins de fer.**

Au moment où le gouvernement de juillet commença à s'occuper des chemins de fer, il trouvait le champ libre de tout engagement systématique. Les lignes concédées sous la restauration avaient été attribuées, comme nous l'avons vu, à des compagnies et sans aucune coopération de l'État ; mais ce n'était là qu'un simple fait qui n'avait point été donné pour une règle, et qui ne gênait en rien les décisions du pouvoir nouveau. La restauration avait pris la question telle qu'elle s'était présentée, naissante, toute locale, enveloppée de ténèbres. Ce ne fut que deux ou trois ans après la révolution de juillet, quand les expériences accomplies en Angleterre et en Amérique eurent retenti dans le monde entier, qu'il fut vraiment possible de s'interroger sur les applications plus générales dont ce nouveau moyen de communication pourrait être susceptible. Alors surgirent en foule des questions naguère imprévues qui viendront successivement prendre place sous nos yeux ; il en est une qui chez nous domina bientôt

toutes les autres. On se demanda par qui les chemins de fer seraient établis. Serait-ce par l'État? Serait-ce par l'industrie privée? En face du système d'exécution par l'industrie privée qui avait été appliqué à ces chemins par le gouvernement de la restauration, le système de l'exécution par l'État se posa de plus en plus dans les discussions extra-parlementaires, surtout après que la Belgique l'eut adopté. Rien ne contribua plus à retarder la France dans l'arène des réalisations que l'hésitation éprouvée par beaucoup d'esprits sur ce premier point, soit dans le gouvernement, soit en dehors du gouvernement.

La discussion porta également longtemps d'une manière principale sur les moyens de faire face aux dépenses exigées. L'appréciation des forces financières de la France et des engagements qui les grèvent, l'étude de la question des chemins de fer dans ses rapports avec le crédit public forment une des parties les plus intéressantes du débat, une de celles qui fournissent le plus d'éléments à la science. Les faux points de vue, les conséquences téméraires ou erronées ne manquent pas de se produire, suggérés par les vues particulières des partis politiques. Les vrais principes avaient peine à se dégager de la mêlée. Il est évident toutefois que, si on ne les inscrit pas toujours dans la loi, la force des choses, le courant de l'opinion les livre à l'étude et leur prépare peu à peu un triomphe certain sur les préjugés et la routine.

Il importe de se rappeler où l'on en était en France quand commença, en 1837, la longue série des discussions parlementaires; il faut qu'on sache si l'on avait gagné quelque terrain dans l'intervalle écoulé depuis la fin de la période originelle, c'est-à-dire depuis 1833. Voyons donc si les quatre dernières années avaient grossi le bilan laissé par la restauration.

La France avait ajouté quelques rameaux aux trois lignes ferrées construites pour mettre les gîtes houillers du Forez en rapport avec le Rhône et la Loire ; mais ces rameaux étaient peu nombreux et peu étendus. Presque ignorées du public et consacrées au service des grandes exploitations industrielles, cinq lignes seulement avaient été ouvertes : c'étaient les lignes d'Épinac au canal de Bourgogne, des carrières de Long-Rocher au canal de Loing, d'Abscon à Denain, de Saint-Waast à Denain, de Villers-Cotterets au Port-aux-Perches, tête du canal de l'Ourcq. Le transport des personnes n'avait lieu sur aucune de ces lignes. Cinq autres chemins avaient été autorisés : ceux de Montpellier à Cette, d'Alais à Beaucaire, et ceux de Paris à Saint-Germain et à Versailles (rive droite et rive gauche) ; mais ces chemins n'étaient pas encore exploités. La plus longue de ces dernières lignes, celle de Montpellier à Cette, n'avait que 27 kilomètres. Lors même qu'elles auraient été achevées, ces lignes n'auraient pu passer que pour de simples échantillons[1].

Cependant en présence des travaux entrepris dès cette époque au delà de nos frontières, on commençait à sentir combien il importait de se mettre énergiquement à l'œuvre. L'opinion publique, éveillée par le récit des merveilles dues aux chemins de fer, se préoccupait des retards qu'éprouvait l'expansion de ces voies de communication. Dès qu'un seul peuple était entré dans la carrière, dès qu'un seul avait demandé des principes de richesse et de force

1. Il n'est pas inutile de rappeler en quel état se trouvaient alors les entreprises de chemins de fer en Europe. Il n'y avait en tout au 1er janvier 1837 que 1,235 kilomètres en exploitation, sur lesquels la Grande-Bretagne en comptait 797 pour sa part, l'Autriche 245, la France 142, la Belgique 44, la Bavière 7 ; mais le nombre des kilomètres en construction était de 4,679 ; l'Angleterre en avait 3,046, l'Autriche 755, la Belgique 464, la France 292, divers États d'Allemagne 122.

aux nouvelles créations, les autres n'étaient plus libres de rester inactifs. Il leur fallait avancer eux-mêmes sous peine de voir bientôt décliner le niveau de leur puissance, sous peine de tomber dans une irremédiable infériorité.

En somme les concessions votées chez nous ne répondaient ni aux besoins du pays ni aux exigences de l'opinion. Tout commandait au gouvernement d'élargir la carrière et d'y marcher résolûment. Quel parti se décida-t-il à prendre?

## CHAPITRE II

**Les projets de chemins de fer et le ministère du 15 avril. — La situation politique et les exigences de l'ordre économique.**

Dans les temps qui précédèrent les débats de 1837, il était facile de prévoir que le moment approchait où la question des chemins de fer allait se poser dans toute son ampleur devant le pouvoir législatif. Les systèmes divers qui se formulaient avec éclat dans des travaux extra-parlementaires et qui affichaient des prétentions d'universalité, ne pouvaient manquer d'organes dans le sein des chambres. La lutte y était inévitable. Pouvait-elle être utile? Cela n'est pas douteux, mais à une condition: à savoir que le débat se renfermerait dans le cercle si vaste d'ailleurs de la question et n'irait pas s'aigrir et se perdre sur le terrain des rivalités politiques.

Quand la tribune s'empara de ce grand problème, le pouvoir était entre les mains du ministère du 15 avril. Ce cabinet, qui fut assailli par tant d'orages, ne demandait pas mieux que de s'associer à ces élans de l'opinion; il ne demandait pas mieux que d'écarter les questions politiques et d'appeler l'attention sur les questions d'af-

faires. C'était même là son intime désir et le fond de son système. Reconnaissons-le toutefois : quoique présidé par un homme éminent, le comte Molé, qui dépassa. dans les luttes de paroles, les espérances mêmes de ses amis, ce ministère était assez mal placé pour conduire à bon port, à travers mille écueils, les questions d'intérêt matériel. Sous un régime comme celui de 1830, on ne pouvait pas dire : laissons la politique et occupons-nous d'affaires. Il aurait fallu pour cela supposer dans les partis une abnégation qui est encore plus rare chez eux que chez les individus. Les ressorts politiques étaient, on s'en souvient, extrêmement tendus, et la fameuse querelle entre la prérogative royale et la prérogative parlementaire, fond de tous les débats du temps, ne pouvait manquer de déborder de toutes parts sur la discussion annoncée. La coalition entre les divers partis opposés à la politique qu'on appelait la politique personnelle du roi Louis-Philippe, s'était déjà organisée. Nous n'avons pas à juger ici cette manifestation en elle-même. Disons seulement que l'histoire ne saurait jamais être fort sympathique pour les coalitions qui supposent un accord peu sincère, et par conséquent peu durable. Bonne tout au plus pour un rapide coup de main, une ligue de ce genre porte en elle d'énergiques éléments de dissolution qui l'empêchent presque toujours de subsister assez longtemps pour obtenir des résultats aussi complexes que ceux qu'avait en vue la coalition de 1837. Mille circonstances imprévues, parfois très-légitimes, peuvent obliger certains hommes à se détacher du faisceau. Voilà précisément ce qui arriva pour la fameuse coalition opposée au ministère du 15 avril. En la regardant à distance, on pourrait presque dire qu'elle avait eu le tort de se former, puisqu'elle devait inévitablement

avoir le tort de se dissoudre avant le temps. Mais en constatant au point de vue spécial où nous sommes placé, que son existence a fâcheusement réagi sur les projets de chemins de fer, nous n'entendons pas dire que l'histoire décernera un bill d'indemnité à la politique représentée par le ministère du 15 avril. Il y avait dans le système parlementaire, dans les principes du gouvernement de juillet, des conséquences auxquelles on reprochait alors au ministère et non pas toujours sans raison de vouloir se soustraire.

Le périlleux moyen que les chefs de parti avaient adopté pour résister à cette tendance devait infailliblement paralyser tous les efforts du ministère du 15 avril pour détourner les esprits des questions politiques. Le cabinet ne dut pas longtemps conserver ses illusions. L'opinion dans la chambre des députés, ou au moins dans une notable partie de la chambre, ne chercha point à dissimuler qu'elle était peu disposée à s'associer aux intentions ministérielles. Elle saisit la première occasion qu'elle eut de le manifester. Six projets de chemins de fer proposés par le ministre des travaux publics, M. Martin (du Nord), le 8 mai 1837, allaient mettre en évidence les dispositions de la majorité.

Le gouvernement n'avait pas adopté un plan d'ensemble. Chaque ligne faisait l'objet d'un projet de loi distinct accompagné d'un exposé spécial. En procédant de cette façon, le ministère avait probablement voulu rendre indépendant l'un de l'autre le vote sur chaque projet, ou bien diminuer l'ampleur de ses propositions. Il s'agissait des chemins de Paris à Orléans, de Paris à Rouen, de Mulhouse à Thann, de Lyon à Marseille, de Paris à la frontière de Belgique, et des chemins d'Alais à Beaucaire et de Beaucaire aux mines de la Grand'

Combe, déjà autorisés, du moins en partie en 1833, comme on l'a vu, mais repris dans de nouvelles conditions. Avec le cadre étroit de nos lignes ferrées, ces propositions étaient par elles-mêmes un fait très-considérable; elles devenaient plus graves encore comme essai de la politique du cabinet en matière d'affaires. Mais avant de voir comment la discussion les traita, il importe de se rendre compte du mode d'exécution qu'on avait choisi.

## CHAPITRE III

**Système adopté par le gouvernement en 1837. — Combinaisons diverses. — Questions économiques posées dans les projets.**

En voyant le gouvernement de 1830 entrer dans l'arène des chemins de fer soudainement élargie, on se demande tout naturellement quel système il avait adopté. Revendiquait-il pour l'État l'établissement des lignes ferrées comme celui des routes ordinaires? Ou bien, ainsi qu'on l'avait fait jusqu'à ce moment en France, en abandonnait-il l'exécution à l'industrie privée? La méthode suivie en Angleterre et en Amérique venait à l'appui du premier système; la Belgique avait au contraire adopté le second pour l'exécution de son réseau. Le ministère du 15 avril se prononçait pour les compagnies, — sous diverses formes avec ou sans subvention du Trésor, par des concessions directes ou par des adjudications. On avait pris le terme de quatre-vingt-dix-neuf ans pour maximum de la durée des concessions; on s'était réservé la faculté de reviser les tarifs à l'expiration des trente premières années, et ensuite après chaque période de quinze ans. La faculté de rachat avait aussi été stipulée au pro-

fit de l'État. Ainsi le premier système formulé devant le pouvoir législatif par le gouvernement de juillet a été celui de la concession à l'industrie privée.

Cependant la position prise en 1837 n'était ni aussi nette, ni aussi décidée qu'on le pourrait croire à première vue. Le ministère semblait hésiter devant ses propres résolutions. Il semblait n'avoir adopté ses plans qu'à regret, — détestable condition pour réussir à les faire accepter par une assemblée. La discussion témoigna bientôt combien sa pensée était oscillante. Dès le principe, le ministre des travaux publics, M. Martin (du Nord), déclara qu'il était très-porté à partager l'avis de ceux qui voulaient que les grandes lignes appartinssent exclusivement à l'État; mais qu'il ne pensait pas que ce système pût triompher devant la chambre ni que celle-ci fût disposée à voter les fonds nécessaires. « Sans doute il vaudrait mieux, disait-il, que le gouvernement fît lui-même les grandes lignes, mais c'est une question de possibilité. Les dépenses des chemins de fer que nous avons demandés s'élèveraient en totalité à une somme de 280 millions. En vérité, comment serait accueillie par la chambre la demande d'un semblable crédit? »

Le directeur des ponts et chaussées, M. Legrand, chargé de soutenir les projets en qualité de commissaire du gouvernement, insistait dans le même sens d'une manière encore plus explicite, si c'est possible. Il ne cachait pas qu'il serait à désirer que l'État pût se charger des grandes lignes, de ces lignes qui devront devenir *des instruments de la puissance publique*. « Les grandes lignes de chemins de fer, disait M. Legrand, sont de grandes rênes du gouvernement; il faudrait que l'État pût les retenir dans sa main; et si nous avons consenti à confier ces travaux à l'industrie particulière, c'est sous la

condition patente, avouée, écrite dans la loi, qu'un jour le gouvernement pourra rentrer dans la possession pleine et entière de ce grand moyen de communication, si l'intérêt du pays le requiert. »

Une idée séduisante d'aspect, quoique provenant d'un calcul très-faux, et qui obtint dans le temps un certain crédit, amenait le directeur général des ponts et chaussées à ajouter, en manière d'axiome, qu'*à l'État devraient appartenir les grandes lignes, à l'industrie particulière les embranchements sur ces grandes lignes.* M. Martin (du Nord) l'avait déclaré, M. Legrand le répétait : on n'avait reculé que devant une question de finances. On ne pouvait pas venir demander une somme qui, si l'on considérait, non plus les lignes à entreprendre dès à présent, mais le réseau national dans toute son étendue, tel qu'on l'avait étudié, ne semblait pas devoir être de moins de 700 à 800 millions de francs.

Dans les paroles prononcées par les organes du gouvernement, il y avait des vérités incontestables, de ces vérités qui conservent encore aujourd'hui toute leur importance au point de vue de l'avenir. Mais par rapport aux exigences de la situation donnée, le langage du ministère accusait des tiraillements regrettables et des hésitations grosses de périls. Qu'au fond le gouvernement eût éprouvé quelque indécision avant de se prononcer entre l'exécution par l'État et l'exécution par les compagnies, cela se conçoit. Au début, c'était inévitable. Seulement, une fois que la difficulté avait été tranchée, une fois qu'une solution avait été portée devant les chambres, le moment de l'hésitation était passé. Rien de plus malhabile que de se livrer à des regrets publics, surtout à des regrets aussi accentués. On ébranlait soi-même sa propre position; on la rendait plus vulnérable. Dès qu'on

paraissait sur les bancs ministériels incertain et flottant, on devait croire sur les bancs de l'opposition que les projets ne seraient pas difficiles à renverser. Plus d'une fois dans sa politique intérieure, le gouvernement de 1830 s'est montré irrésolu en face d'intérêts qui réclamaient une allure décidée; plus d'une fois sa modération même et son désir de ménager des prétentions inconciliables l'ont réduit à une fâcheuse inaction. Jamais cette tendance n'a été plus visible et nous dirions volontiers plus constante que dans la question des chemins de fer. Nous ne sommes encore qu'au début des discussions et déjà nous voyons cette énervante disposition faire vaciller tout l'échafaudage des combinaisons adoptées.

S'il était possible d'aborder en détail l'examen isolé des projets de 1837, on y retrouverait sous plus d'une forme cette même incertitude. Un fait servira d'exemple; nous le prenons dans un des projets les plus importants, et ajoutons les plus longuement étudiés, puisque deux ans plus tôt, en 1835, le gouvernement avait déjà saisi la Chambre des députés d'un projet analogue. Il s'agit du chemin de fer de Paris à Rouen. Le ministre avait imaginé une singulière combinaison pour se dispenser de statuer sur un point essentiel, à savoir : le choix entre deux directions différentes, longtemps et vivement débattues, l'une qui suivait les plateaux, et l'autre qui longeait la vallée de la Seine. Voici comment on s'y prenait : Les plans et devis dressés par l'administration des ponts et chaussées devaient être soumis deux mois avant l'adjudication à l'appréciation des concurrents. Pleine faculté était ensuite laissée à chaque compagnie admise au concours d'indiquer dans sa soumission la direction qu'elle avait préférée. Pourquoi donc après les études faites par ses ingénieurs, le ministère renonçait-il à prendre le

premier une décision? N'était-ce pas en quelque sorte abdiquer son rôle et renoncer à une initiative qu'il lui appartenait essentiellement d'exercer? Craignait-on de mécontenter les localités exclues? C'est possible; mais alors la faiblesse était évidente, et elle se produisait précisément dans un cas où le gouvernement seul pouvait être assez dégagé de l'influence de l'intérêt local, pour se prononcer dans le sens le plus conforme aux intérêts généraux. L'hésitation ne pouvait se rapporter évidemment qu'aux localités traversées, car le ministère savait d'avance à quoi s'en tenir sur les difficultés d'exécution de l'une et de l'autre ligne; et de plus les deux chemins avaient le même point de départ et d'arrivée et, à peu de chose près, la même longueur [1].

A défaut d'idées arrêtées sur le côté pratique de la question des chemins de fer, le gouvernement n'avait pas ménagé les déclarations sur les avantages qu'offraient ces constructions, et sur la nécessité où était la France de se mettre à l'œuvre. « Je pourrais vous montrer, disait le ministre des travaux publics avec une certaine emphase, ce qui se fait dans les pays voisins, en Allemagne, en Belgique, en Angleterre; je pourrais vous montrer combien nos voisins sont avancés dans cette carrière, et combien peu nous le sommes. Il est certain que partout l'élan est donné, que partout on sent le besoin de cette rapidité de communication. » M. Martin (du Nord) citait l'exemple de l'Angleterre où soixante-seize demandes de concession étaient soumises au parle-

1. Par les plateaux, le point culminant était de 54 mètres plus haut que Paris et de 96 mètres plus haut que Rouen. Par le chemin de la vallée, le point culminant, au contraire, est à Paris même. Les rails de la gare Saint-Lazare sont à 55 mètres au-dessus du niveau de la mer et à 44 mètres au-dessus de la gare de Saint-Sever, à Rouen.

ment en 1838, tandis que, l'année précédente, il n'y en avait eu que dix-huit. Il citait l'exemple donné par la Belgique qui possédait déjà la grande ligne de communication de l'est à l'ouest, et celle du nord au sud, destinée à unir les frontières de la France aux frontières de l'Allemagne.

C'est dans le même ordre d'idées que le directeur général des ponts et chaussées s'attacha un peu plus tard au côté économique des projets du gouvernement; il agita la question des rivalités commerciales. On avait dit que les chemins de fer produiraient une révolution industrielle; M. Legrand partit de cette idée pour conclure que la France avait besoin de se hâter d'entrer dans la carrière et de s'emparer des résultats que les autres peuples cherchaient à s'assurer avant elle.

Ces déclarations étaient à coup sûr très-catégoriques; on ne pouvait leur reprocher de manquer de netteté. Seulement elles portaient sur des généralités qui ne soulevaient pas de controverse sérieuse; elles ne pouvaient guères servir au triomphe des plans actuels sur lesquels elles ne répandaient aucune lumière. La question essentielle, la question concernant le système adopté, demeurait aussi embrouillée, aussi obscure qu'auparavant.

Quoique le ministère se fût abstenu de procéder par voie d'exposition de principes, quoiqu'il n'eût point compris ses chemins dans un seul acte, la présentation simultanée des projets, l'analogie des idées qui leur servaient de base, ne permettaient guère de les envisager isolément les uns des autres. La plupart des questions qu'on pouvait appeler des questions de principe se trouvaient engagées dans le débat par les termes mêmes de ces projets. En vain, en justifiant les tracés adoptés, en discutant les prétentions des divers

intérêts entendus dans les enquêtes préliminaires, le ministre avait évité d'articuler aucune intention systématique ; en vain l'initiative semblait-elle se restreindre, comme pour offrir moins de prise à l'attaque ; la question d'ensemble, la question générale revenait impérieusement d'elle-même. La solidarité entre les lignes actuelles et toutes autres grandes lignes dont les études étaient commencées et auxquelles on ne pouvait manquer de songer, était si frappante que le ministre n'avait pu éviter de faire plus d'une allusion au réseau national. Ainsi, à propos du chemin de Paris vers la mer par Rouen, il s'était appuyé sur l'idée que cette ligne jointe à celle de Lyon à Marseille, jetterait les premières bases de la grande communication entre la Manche et la Méditerranée ; il avait allégué l'impulsion considérable que recevrait le transit existant déjà par la France vers ces deux directions.

Pourquoi donc, si l'on tenait à resserrer le débat dans le cercle de chaque ligne, avoir apporté les six demandes à la fois? C'était là une erreur de tactique, et cependant le ministre des travaux publics sembla prendre à tâche de l'aggraver encore. Au milieu de l'examen de ces premiers projets, il vint inopinément proposer des lignes sur le Hâvre et sur Dieppe, et outre le chemin de Paris à Orléans, un autre de Paris à Tours par Versailles et par Chartres, enfin deux lignes fort secondaires sans doute, qui ne pouvaient soulever des difficultés bien sérieuses, mais qui n'en contribuaient pas moins à grossir la question pendante, les lignes de Bordeaux à La Teste, et d'Épinac au canal du Centre[1]. Ce n'eût été qu'en produisant les lignes une à une et en

1. Le bassin houiller d'Épinac était déjà rattaché, comme on sait, au canal de Bourgogne. Le chemin actuel n'était qu'un complément.

s'y prenant à une époque moins avancée de la session qu'on aurait pu raisonnablement concevoir quelque espérance de conjurer les questions de principe ou de système suspendues dans l'air depuis plusieurs années et qui n'attendaient qu'une occasion pour éclater. Tant de projets fournissaient une trop ample matière aux objections. On se mettait sur les bras trop d'affaires à la fois, même avec une politiqué qui s'intitulait une politique d'affaires[1].

Cette pluie de projets inattendus produisit sur la chambre un effet singulier : elle refroidit l'enthousiasme qui se prononçait si vivement naguère en faveur des chemins de fer. On fut tout près de renvoyer à l'année suivante et la discussion générale et les discussions relatives à ceux des chemins qui soulevaient quelques objections, c'est-à-dire à toutes les lignes importantes. Si jamais un débat général avait été utile cependant, c'était à un moment où personne ne semblait suffisamment fixé sur les bases fondamentales de l'œuvre. Le gouvernement, pour sa part, à en juger par l'indécision même de son langage, n'avait que des vues mal arrêtées. La preuve en était dans ces projets introduits confusément, et dont M. le comte Jaubert disait avec justesse, quoique sous une forme un peu triviale : « Je suis contre la manière dont le ministère a présenté ses nombreux projets ; *il semble véritablement qu'on nous les ait jetés à la tête.* » Dans le sein du pays, l'absence d'idées nettes était encore bien plus évidente que dans l'administration supérieure. Un examen approfondi de la question pouvait éclaircir plus d'un doute, rectifier plus d'une fausse appréciation, ou dissiper

1. Le ministre avait, en outre, proposé d'accorder un prêt de 4 millions à la nouvelle compagnie qui venait d'acquérir par adjudication le chemin d'Andrezieux à Roanne.

plus d'une crainte chimérique. Il n'en fallut pas moins un déploiement inusité de tactique parlementaire pour amener devant la chambre la discussion sérieuse que la question réclamait. On en sentait le besoin; on ne voulait pas voter sans cela; mais on craignait que le temps nécessaire ne fît défaut; on craignait d'être amené à se contenter d'aperçus superficiels et de raisonnements équivoques. Tel était le sentiment qu'il fallut combattre pour éviter un ajournement de la discussion.

Le débat devait offrir, il est vrai, d'autant plus de difficultés que les solutions adoptées par le ministère différaient presque dans chaque projet de loi. Une foule de problèmes, et de problèmes délicats et complexes naissaient de toutes parts. Les combinaisons étaient des plus variées. Ainsi, pour le chemin de Paris à la frontière belge, pour les chemins du Gard et pour celui de Mulhouse à Thann, des conventions provisoires avaient été passées avec divers entrepreneurs. Pour d'autres chemins, au lieu de ces concessions directes, on s'était réservé la faculté de recourir à l'adjudication publique. Les deux systèmes de la concession et de l'adjudication se trouvaient donc en présence. L'aide de l'État s'appliquait à toutes les lignes, sauf à quelques petites lignes tout à fait secondaires, comme celle de Mulhouse à Thann, qu'un des chefs de l'entreprenante cité mulhousienne, M. Nicolas Kœchlin, se chargeait d'exécuter avec ses seules forces et à ses risques et périls. Mais les modes sous lesquels cette aide devait être prêtée aux compagnies étaient fort dissemblables. Le concours du trésor consistait tantôt en un prêt, tantôt en une subvention, tantôt dans la garantie d'un minimum d'intérêt. Pour les petites lignes d'Alais à Beaucaire et de Beaucaire aux mines de la Grand' Combe, le ministre avait

proposé un prêt de six millions de francs, et pour la grande voie dirigée vers la Belgique, une subvention égale au quart de la dépense et pouvant s'élever à vingt millions de francs [1]. Un industriel bien connu, M. John Cockerill, était le concessionnaire en expectative de cette dernière ligne; outre la subvention, il obtenait divers avantages secondaires. Le ministre des travaux publics avait dit que d'autres compagnies s'étaient présentées, mais *que leurs propositions étaient tout à fait différentes; ou bien c'était la perpétuité de la concession, ou bien c'était le bouleversement de nos lois de douanes et des règles qu'il est du devoir du gouvernement de maintenir. Aucune de ces propositions n'avait donc paru acceptable. M. Cockerill était le seul qui se fût présenté avec un projet satisfaisant; il offrait d'ailleurs,* avait ajouté M. Martin (du Nord), *toutes les garanties désirables de capacité et d'expérience.*

Les chemins d'Orléans et de Rouen devaient comme ceux de la Belgique et du Gard recevoir une subvention; à la ligne projetée entre Lyon et Marseille, au contraire, on proposait d'appliquer la garantie d'un minimum d'intérêt de 4 p. 100 sur un capital déterminé. Partisans de la subvention, partisans des prêts, partisans de la garantie d'intérêt, tous avaient donc là une occasion naturelle de se livrer bataille.

Que de problèmes! que de sujets de dissidence même sur les bancs ministériels! Dans de pareils termes, il au-

1. La concession des chemins du Gard était faite, dans le projet, à la compagnie des mines de la Grand'Combe, représentée par MM. Talabot frères et consorts. La principale utilité des chemins du Gard était de conduire dans la vallée du Rhône, et par suite dans la Méditerranée, les houilles du bassin houiller d'Alais; la compagnie de la Grand'Combe avait donc un intérêt capital dans la question.

rait fallu un cabinet jouissant d'une autorité incontestée pour enlever au pas de course, quand la session allait finir, un vote de confiance. Aussi l'avenir ne pourra-t-il s'expliquer que le ministère du 15 avril, avec les difficultés de la situation politique, ait pu se flatter de surmonter d'un seul coup tant d'obstacles. Il faut croire que le ministre spécial qui avait eu mission de préparer les divers projets, M. Martin (du Nord), s'aveugla lui-même sur la complexité et les périls de la tâche et qu'il ne fit pas voir à ses collègues tous les côtés faibles de la position. La discussion les eût bientôt mis en évidence.

## CHAPITRE IV

**Questions débattues. — Manifestations de la science économique. Singulier mélange de vérités et d'erreurs. — Le chemin de la Belgique et l'Opposition.**

Comme il était facile de le prévoir, dès que le débat s'ouvrit devant la Chambre des députés, on ne s'occupa plus guère de telle ou telle ligne isolément, on s'occupa du classement général des lignes destinées à former le réseau national; on s'occupa du système adopté pour l'exécution et des divers modes d'intervention de l'État stipulés dans les concessions; on demanda où le gouvernement voulait en venir avec tous ses projets et quelles étaient ses idées quant à l'ensemble de l'œuvre. Cette première rencontre des systèmes relatifs aux voies ferrées, cette première passe d'armes sous la brûlante haleine des partis sont aussi curieuses à contempler au point de vue politique qu'utiles à consulter au point de vue économique.

On a vu combien la parole du ministre des travaux publics avait été oscillante à propos de la question primordiale : par qui les chemins de fer seraient-ils exécutés? Serait-ce l'État, serait-ce l'industrie privée qu'on chargerait de cette tâche? On a vu que le gouvernement n'avait paru se prononcer qu'à contre-cœur pour le mode même dont il prenait l'initiative. Cette question se présentait naturellement la première dans le champ clos parlementaire; mais l'opposition ne voulut pas l'aborder, du moins avec toutes ses ressources; elle ne voulut pas en faire l'objet essentiel de la lutte. Elle sentait bien qu'elle ne réussirait pas à rallier sur ce terrain les opinions divergentes dont elle se composait; elle sentait bien qu'elle ne serait pas en mesure de mettre des affirmations précises en regard des hésitations ministérielles. Elle tenait ses forces en réserve pour les concentrer, au moment opportun, sur un point qui, sans impliquer aucun engagement pour l'avenir, permettrait de faire sourdement appel à toutes les rancunes politiques.

Malgré cette disposition, il y eut quelques paroles prononcées isolément à l'appui du système de l'exécution par l'État. Ce mode fut défendu par M. Mallet qui avait été rapporteur de plusieurs lois relatives aux petites concessions antérieures. Son discours résumait tout ce qu'on pouvait dire alors contre l'exécution par des compagnies, et visait directement au rejet des projets du ministère. Il faut dire que si l'expérience a laissé subsister quelques-unes des critiques de cet orateur, elle en a détruit le plus grand nombre. Celles qui concernaient la construction des lignes n'ont plus qu'un intérêt historique. M. Mallet représentait les compagnies comme devant être plus occupées à réaliser des bénéfices qu'à bien exécuter les travaux. Il les représentait tantôt ne

confiant les emplois qu'à des agents peu capables qui ne rempliraient qu'imparfaitement leurs fonctions, tantôt ne pouvant obtenir qu'au poids de l'or le concours d'hommes d'une capacité éprouvée, parce qu'il supposait qu'elles ne leur offriraient qu'un emploi momentané. « Le gouvernement, disait-il, a tous les moyens nécessaires pour faire marcher immédiatement le service; il a, pour la gestion administrative, la direction des ponts et chaussées, les préfets et les préfectures; pour la gestion financière, le ministère des finances, les receveurs généraux, les payeurs, les préposés aux recettes disséminés dans les villes et dans les campagnes, acquittant les mandats des préfets. » On peut mettre en doute qu'on eût gagné quelque chose à détourner ces fonctionnaires de leur rôle habituel. Quant aux craintes qu'avait manifestées M. Mallet, ont-elles été justifiées par les événements? Sans doute des faits comme ceux qu'il redoutait ont pu se rencontrer quelquefois; on a pu voir des positions trop rémunérées, des tâches importantes confiées à des mains trop faibles; mais ce sont là des circonstances tout à fait exceptionnelles, comme il peut s'en produire avec tous les systèmes. Ces exceptions n'ont point empêché les compagnies de pousser activement les travaux dont elles étaient chargées, et d'en confier la direction à des ingénieurs éminents qui se contentaient de conditions raisonnables. M. Mallet croyait que les plus grosses difficultés se révéleraient dans la phase des constructions; c'était une erreur. Les difficultés les plus sérieuses, les questions les plus délicates ne devaient se produire que plus tard.

M. le comte Jaubert, qui fut depuis ministre des travaux publics, et M. Berryer avouèrent aussi leur préférence pour le système de l'exécution par l'État, du moins

relativement aux grandes lignes. Toutefois le mérite de M. Jaubert consista plutôt à analyser d'une manière piquante les divers modes sous lesquels l'État se proposait d'intervenir, qu'à formuler nettement un système. Il avait opposé aux trois modes de subvention indiqués, le prêt, la prestation directe et la garantie d'intérêt, un dilemne singulier. Ou l'entreprise semble douteuse au gouvernement, disait-il, ou le succès lui en paraît assuré. Dans le premier cas, il ne doit pas laisser les particuliers s'y engager, car il est leur tuteur; dans le second cas, pourquoi n'entreprend-il pas lui-même le travail? Par les subventions, il prête son crédit, ne vaut-il pas mieux l'employer lui-même et rester le maître?...

Comment! dirons-nous à notre tour, est-ce que le gouvernement serait obligé de chercher à faire tous les bénéfices que promettent telles ou telles exploitations, par cet unique motif qu'on a besoin de son concours pour les entreprendre? Et d'ailleurs est-ce qu'il ne pouvait pas, dans l'espèce, tenir compte dans ses appréciations de ce fait qu'il exécuterait moins vite que les compagnies, qu'il serait moins apte qu'elles à réunir les capitaux nécessaires sans apporter de trouble dans le crédit? Dilemne contre dilemne : ou l'objection n'était qu'un argument de tribune, un de ces raisonnements improvisés qu'on appelle au palais des raisonnements d'audience, ou bien elle procédait des vues économiques les plus erronées. Nous retrouverons plus loin les analyses dont nous avons parlé tout à l'heure et dans lesquelles M. Jaubert fut plus heureux que dans son dilemne.

Quant à M. Berryer, il ne se montrait pas fort absolu dans ses préférences, et il reconnaissait que l'exécution par l'État rencontrerait des empêchements sérieux dans la situation des choses. Du reste, M. Berryer considé-

rait avec raison, nous devons le dire en passant, que la question même des chemins de fer était désormais résolue par la force des choses à tel point qu'il ne s'agissait point de discuter s'il y en aurait d'établis, pas plus que de rechercher les changements énormes que ces nouvelles voies de communication pourraient occasionner dans l'économie industrielle, mais de savoir comment elles seraient exécutées.

M. Benoît Fould qui repoussait les plans ministériels, mit une certaine malice à rappeler que M. Thiers durant un précédent ministère avait eu l'intention de proposer l'exécution des voies principales par l'État, et il ajoutait, en s'adressant avec affectation aux ministres du jour : « du moment où un projet a eu le suffrage de M. Thiers, c'est dire qu'il mérite d'être étudié. »

Malgré ces allusions toutes personnelles, ce côté de la discussion n'était guère de nature à embarrassér le cabinet. M. Martin (du Nord) n'aurait pas été trop mécontent de voir le débat prendre exclusivement cette tournure. De cette manière les projets actuels n'étaient point attaqués en eux-mêmes. Mais lorsque M. Benoît Fould en vint à signaler l'insuffisance des études faites et l'incertitude trop visible du gouvernement sur les rapports d'une ligne à une autre, M. Martin (du Nord) ne put dissimuler son mécontentement ni sa déconvenue. M. Fould avait de l'autorité sur ses collègues en matière de finances; il sut paraître ne parler qu'au point de vue de sa compétence spéciale, tout en portant dans son langage une amertume profonde. M. Martin (du Nord) avait été blessé au vif. Il n'était point préparé à suivre la discussion sur ce terrain. Pour la défense de ses lignes, il n'avait en réserve que des arguments isolés. Qu'on examinât si des chemins de fer devaient être votés, si telle ou telle combinaison

pouvait être adoptée, à la bonne heure ; mais qu'on discutât si les études avaient été assez largement conçues et si des votes imprudemment demandés n'engageraient pas l'avenir d'une manière regrettable, voilà ce que le ministre aurait voulu éviter à tout prix.

Tant qu'il put rester sur le terrain qu'il s'était choisi, tant qu'il n'eut qu'à soutenir la lutte à laquelle il s'était attendu, M. Martin (du Nord) eut tout l'avantage. Il apporta d'excellentes raisons à l'appui de chaque projet. Les objections d'un caractère général et les critiques d'ensemble le trouvèrent, au contraire, complétement désarmé. En vain il déclarait avec une sorte d'emphase que *loin qu'il y eût aucun désordre dans les vues de l'administration, il y avait au contraire le plus grand ordre dans le mode choisi, ainsi que dans toutes les lignes préparées*; en vain il affirmait que *pas une seule des propositions n'avait été adoptée sans un mûr examen et sans de graves motifs*; il devenait visible que les preuves manquaient à ces affirmations et que le doute gagnait de plus en plus presque tous les bancs de l'assemblée. La faiblesse de cette dernière partie des arguments ministériels permit bien vite à l'opposition de pressentir son triomphe, et comme il arrive toujours, la prévision du succès accrut sa force.

Le côté faible des projets était dévoilé ; seulement le tort de M. B. Fould, qui avait eu l'initiative de cette attaque, le tort de l'opposition, c'était d'appliquer à toutes les grandes lignes une critique qui, pour être juste, aurait dû en épargner quelqu'une, notamment la ligne vers la Belgique. Le vote de cette ligne n'aurait compromis aucun principe. Le plus important de tous les chemins proposés, c'était à coup sûr ce chemin-ci ; c'était celui qui avait été le mieux étudié, c'était celui dont le

gouvernement avait l'exécution le plus à cœur. En nous rapprochant de l'Angleterre comme de la Belgique, ce chemin était destiné à servir de trait d'union entre les trois capitales de l'Europe occidentale, Paris, Londres et Bruxelles. Des considérations empruntées à l'ordre politique et stratégique, comme à l'ordre commercial et industriel, militaient hautement en sa faveur. On disait chez les amis du gouvernement qu'il était une expression fidèle de sa politique au dedans et au dehors. On ne manquait même pas, dans les rangs ministériels, de faire intervenir à voix basse le nom du roi, et de faire connaître qu'il attachait à la construction de cette ligne plus d'importance qu'à la construction d'aucune autre.

Le ministère avait considérablement restreint ses prétentions à mesure que la discussion s'était développée. Il en était venu à ne demander pour cette session que le vote de la ligne vers la Belgique, autour de laquelle se groupaient des intérêts si sérieux, en sus des petits chemins concédés, comme celui de Mulhouse à Thann, sans subvention. Adjurant la Chambre de ne pas repousser sa proposition ainsi réduite, il déploya toutes ses ressources pour en assurer le succès. Qu'il eût agi plus prudemment en prenant ce parti dès l'origine, et en ajournant lui-même toutes les autres lignes, rien de plus clair; néanmoins sous sa forme dernière sa demande aurait dû, répétons-le, échapper aux critiques dirigées contre la masse des projets primitifs. Il n'en fut pas ainsi. Le chemin belge devint, au contraire, le point de mire de toutes les attaques. Plus la préférence du gouvernement s'était prononcée et plus les opposants avaient redoublé d'efforts pour faire échouer la proposition favorite. C'était là le point dont nous avons parlé plus haut et sur lequel l'opposition s'était réservé de grouper toutes ses forces.

Les moyens les plus divers furent mis en œuvre. Sur quelques bancs, on condamnait le chemin à cause du parcours adopté, et on lui reprochait de prendre par Amiens au lieu de se diriger par Saint-Quentin. Des intérêts de localité se mêlaient à la question générale. La ville de Saint-Quentin était jalouse du triomphe de la ville d'Amiens. Un député de l'Aisne, dont l'esprit était d'ordinaire si droit, M. Vivien, combattit vivement le tracé par le chef-lieu du département de la Somme, tracé qu'il accusait de bouleverser la circulation jusque là établie par Saint-Quentin, ce qui est, disait-il, mauvais en principe; il l'accusait encore d'alonger la route par d'inutiles détours. S'il est vrai que la direction par Amiens alongeât un peu le trajet, elle avait l'avantage de rapprocher la voie ferrée du littoral de la Manche. La ville d'Amiens était placée sur la route de Boulogne, qu'un embranchement réunirait bientôt sans doute à la ligne principale, et qui est le véritable port d'embarquement pour aller de Paris à Londres.

Dans d'autres parties de la Chambre, on attaquait le plan ministériel d'une autre façon : on réclamait la priorité pour une ligne différente. Ainsi, M. Berryer, tout en proclamant bien haut que la *chambre ne pouvait se séparer sans voter quelque chose sur les chemins de fer*, M. Berryer voulait qu'on donnât la priorité au chemin du Hâvre. Il nommait ensuite celui de Marseille et quelques autres. Le député des Bouches-du-Rhône alléguait, à l'appui de sa préférence, une raison qu'on avait fait valoir pour la ligne vers la Belgique, l'importance du transit. Mais cette raison n'avait pas été la seule et elle n'était certes pas la plus forte de celles qui militaient en faveur du chemin du Nord. Quels que fussent les incontestables avantages attachés à tout autre chemin, à celui qui devait

se diriger vers l'embouchure de la Seine, par exemple, dès qu'on en venait à établir un ordre entre cette ligne et celle de la Belgique et de l'Angleterre, les considérations tirées de l'ordre politique et de l'ordre économique étaient toutes en faveur de la dernière. C'était d'ailleurs, là aussi, comme le chemin du Havre, une dépendance de la grande artère entre les mers septentrionales et les mers méridionales, entre la Manche et la Méditerranée.

Au surplus, quelle condition aurait été, en définitive, imposée au chemin du Havre? La condition d'attendre une année, rien de plus; et cet ajournement était forcé si la chambre repoussait tous les projets ministériels. N'aurait-il pas mieux valu sauver au moins le chemin belge? Mais que voulez-vous? Il y avait des bancs, et des bancs qui n'étaient pas seulement ceux des extrémités de droite et de gauche, sur lesquels on se prononçait pour une autre ligne, dans le seul but d'être désagréable à la royauté. Croirait-on qu'on affectait de ne voir dans la préférence du gouvernement que le désir de rapprocher le château royal de Bruxelles du palais des Tuileries, et la propriété privée du château d'Eu [1] de la résidence de Neuilly. La grande ligne vers les pays les plus riches et les plus industrieux de l'Europe, vers ces plaines de la Flandre où nos frontières sont le plus ouvertes et où elles ont été le plus souvent menacées, n'aurait été, suivant le mot usité alors, qu'un simple chemin de famille!

Des arguments d'un autre ordre furent encore invoqués. Ceux-ci s'attaquaient aux conditions stipulées dans la convention intervenue. Cette partie du débat est la plus intéressante pour la science économique, car elle nous fait voir quel était l'état des idées à cette époque.

1. On pensait sans doute à l'embranchement d'Amiens à Boulogne par Abbeville, d'où la distance est courte pour aller à Eu.

quant aux différents modes d'intervention du trésor : concession directe avec subvention, adjudication au rabais, garantie d'un minimum d'intérêt, etc. La critique un peu trop batailleuse de certains orateurs, comme celle de M. Auguis, n'aurait pas suffi pour donner à la discussion économique le caractère qui la recommande encore aujourd'hui à l'attention. Quoique les vives agressions de M. Jaubert pussent tomber par quelques côtés sous cette même qualification, elles doivent y échapper à cause des judicieuses observations qui s'y mêlaient. Relativement à la concession directe, par exemple, M. Jaubert faisait valoir qu'avec ce mode on avait l'avantage de connaître au moins ceux avec qui l'on traite et de pouvoir s'assurer d'avance de leur capacité et de leur moralité. Il est bon, disait-il, que les concessionnaires, que les principaux administrateurs soient pour ainsi dire incorporés à l'entreprise. Une sorte de responsabilité morale vis-à-vis du pays pèse alors sur leurs têtes. C'est ainsi que de grands travaux ont été exécutés, qui font l'honneur de la France et de l'Angleterre; c'est ainsi que le nom du duc de Bridgewater s'est associé aux beaux travaux de canalisation de la Grande-Bretagne, que le nom de Riquet s'attache à jamais à la grande pensée de l'union des deux mers par le canal du Midi... Le système de la concession directe est le seul qui crée les sacrifices prolongés et les dévouements généreux.

Le prêt considéré comme forme d'encouragement avait été également bien saisi par M. Jaubert. Ce procédé employé jadis en Angleterre peut être avantageux, mais à la condition que, dans l'intérêt du trésor public, on s'assure de la bonté de l'entreprise et de la solidité des gages offerts par les emprunteurs.— Quant au don d'un

capital, rien de plus simple à effectuer; on connaît d'avance la portée de son sacrifice. Mais l'orateur demandait que le paiement de la subvention ne s'effectuât qu'à la fin des travaux, pour qu'on eût la certitude que les fonds avaient servi réellement à doter le pays de constructions utiles.

Le débat économique se concentra bientôt sur deux objets : la prestation directe et la garantie d'un minimum d'intérêt. Ces points de vue furent abordés par deux personnages éminents, M. le comte Duchâtel, que ses travaux antérieurs investissaient d'une autorité réelle en semblable matière, et M. Berryer, qui possède à un si rare degré la faculté de s'assimiler les éléments divers d'une affaire quelconque. Les systèmes furent un moment considérés en eux-mêmes indépendamment des projets ministériels et des vues de l'opposition.

M. Berryer se prononçait pour la garantie d'un minimum d'intérêt, dont le mécanisme était alors si généralement méconnu, et qu'il était fort utile d'expliquer. Partant de cette idée que si le gouvernement n'exécutait pas lui-même les grandes lignes, il devait au moins avoir un pied dans les entreprises, M. Berryer admettait non-seulement comme juste en lui-même, mais comme offrant un avantage immense, le fait de la contribution du trésor. Mais sous quel mode intervenir? C'est ici que l'orateur entrait dans des détails sur l'appréciation comparative de la garantie d'intérêt et de la prestation directe. Sachant bien que les idées d'agiotage n'avaient pas la faveur de l'assemblée, il disait que la garantie d'intérêt pouvait, moins que tout autre mode, exagérer les espérances des agioteurs et alimenter les ardeurs de la spéculation. Il qualifiait, au contraire, d'*immoral* le système des prestations directes parce *qu'elles donnent l'essor à l'agiotage*

*par l'appât de la prime et avec les inévitables imprévus des évaluations primitives, préparent des déceptions certaines aux actionnaires*[1].

Comme on était disposé à s'inquiéter de l'étendue des charges que la garantie d'intérêt pouvait créer à l'État, M. Berryer avait pris soin d'ajouter : « l'État garantira un minimum d'intérêt pendant vingt, vingt-cinq, trente, quarante ans peut-être; vous déterminerez une limite, et si les chemins de fer doivent produire les résultats qu'on en attend, il est évident que dans quinze ou vingt ans, le mouvement général que leur établissement aura produit sera tel, que la garantie du minimum d'intérêt se trouvera illusoire. » Les espérances qu'émettait l'orateur ont été dépassées par l'événement; c'était beaucoup en 1837 que de s'affranchir, même dans ces termes, des craintes alors très-répandues.

M. Duchâtel préférait la subvention directe à la garantie d'intérêt. Il sentit tout d'abord le besoin de réagir contre l'imputation que le système de la subvention favorisait l'agiotage. Qu'est-ce que l'agiotage? disait-il. C'est l'espoir du bénéfice; toutes les fois qu'on peut s'imaginer que les valeurs éprouveront une hausse considérable, l'agiotage apparaît sur-le-champ. C'est ainsi qu'on le voit toujours à la naissance du crédit public. Or, avec la garantie d'intérêt, que fait-on? on assure les

1. M. Berryer ajoutait en accentuant toutefois beaucoup trop les nuances : « Je le demande, quelle est celle des deux actions qui, le lendemain même de votre loi, va se réaliser avec des bénéfices inconséquents, ou celle qui reçoit une part de capital, ou celle qui reçoit une garantie d'intérêt? Je dis que c'est la première. N'est-il pas évident qu'il y a 25 pour 100 de bénéfice le lendemain de la loi pour tous les porteurs d'actions du chemin Cockerill? Comment! voilà un chemin de fer de 80 millions, et l'on n'a besoin que de 60 millions d'actions! Cela fait-il 25 pour 100 de bénéfice, oui ou non? »

capitaux contre la plupart des mauvaises chances, et sinon contre une certaine perte, du moins contre la perte totale; on leur laisse toutes les chances de bénéfice ; on crée de cette façon le principe d'une hausse certaine. Loin de comprimer l'agiotage, on lui donne un nouveau développement. M. Duchâtel ne soutenait pas qu'avec la subvention il ne dût pas y avoir d'agiotage; ce qu'il repoussait, c'était cette prétention que la garantie d'intérêt fût préférable sous ce rapport à la prestation directe.

Il analysait ensuite les caractères de la subvention. Quand l'État accorde une subvention, c'est qu'il croit, c'est que les capitalistes croient comme lui, qu'en raison des chances de perte, les profits de telle entreprise déterminée ne promettent pas d'être assez forts pour que les capitaux se décident à s'y engager. Alors l'État s'abonne en quelque sorte avec les capitalistes, moyennant une certaine somme. Il leur dit : il y a de mauvaises chances à craindre; l'entreprise qui devrait rapporter 6 ou 5 pour 100, peut n'en rapporter que 5 ou 4 ; je vous donnerai une certaine somme, et par là vous pourrez réaliser le profit auquel vos capitaux ont droit de prétendre. Un mot résumait la pensée de l'orateur : « Le système de la subvention est un véritable forfait entre l'État et les capitalistes. »

A ces lumineuses explications sur le phénomène économique, M. Duchâtel ajoutait quelques considérations sur la prestation directe envisagée *comme moyen de finances*. Il faisait valoir qu'avec ce système on pouvait déterminer exactement les engagements de l'État. L'État devant faire face sur son budget aux dépenses que la subvention lui imposait, il était facile de combiner en conséquence les ressources du trésor.

Que résulta-t-il, en dernière analyse, de cette passe

d'armes intercalée dans la lutte contre le chemin de fer du Nord? Plusieurs conséquences frappent aujourd'hui. Il est incontestable d'abord que toutes ces questions économiques étaient encore entourées de ténèbres, qu'elles étaient pour ainsi dire dans l'enfance; on se débattait un peu au hasard; mais les esprits pénétrants, à quelque point de vue qu'ils fussent placés d'ailleurs, apportaient toujours quelques éclaircissements propres à élucider le problème. C'était une erreur que de prétendre en une telle matière poser une règle absolue. Pourquoi se lier d'avance les bras en face de nécessités essentiellement variables? Un homme qui avait passé par la pratique des affaires commerciales, M. Ganneron, disait dans cette discussion même: « Dans les affaires publiques comme dans les affaires privées, il ne faut jamais adopter un système exclusif; il faut au contraire prendre toujours conseil des circonstances. » Cette observation de l'ancien président du tribunal de commerce de la Seine, était parfaitement à sa place; elle essayait de réagir contre la tendance de la plupart des orateurs qui prirent la parole, à se montrer trop exclusifs. Ils étaient trop exclusifs ceux qui venaient s'en prendre au système de la concession directe avec subvention, employé à l'égard des concessionnaires du chemin belge, en disant que la subvention de l'État impliquait de plein droit la voie de l'adjudication. L'erreur provenait ici de la jalousie du pouvoir délibérant envers le pouvoir exécutif. Ils étaient trop exclusifs ceux qui réclamaient pour tous les cas soit la subvention, soit la garantie d'un minimum d'intérêt.

Ces systèmes ont leurs avantages et leurs inconvénients, et le choix doit, suivant l'expression de M. Ganneron, dépendre des circonstances. L'adjudication n'est souvent qu'une trompeuse mise en scène, où manque toute con-

currence sérieuse[1]. En 1837, l'expérience n'avait pas encore dissipé les illusions sur les avantages de cette manière de procéder, et de bons esprits croyaient d'une manière trop absolue à l'efficacité de la concurrence sous cette forme spéciale. Le mode de l'adjudication ne peut être employé utilement que dans certains cas. La concession directe a des avantages qui lui sont propres. Dans ce système on sait avec qui l'on traite, et alors seulement on peut apprécier l'étendue des garanties morales. Quant au mode de la garantie d'un chiffre d'intérêt, il possède sans doute une sorte de puissance magique; il donne aux actionnaires sérieux une sécurité réelle, et permet de venir en aide à un plus grand nombre d'entreprises. Souvent même la garantie peut se réduire à un simple appui moral donné à des opérations naissantes. Certes c'est un malheur qu'on n'ait pu décider l'administration, sous le gouvernement de juillet, à recourir à ce mode fécond qui aurait singulièrement favorisé l'essor des entreprises sans rien coûter en définitive au trésor public ; c'est un malheur qu'on n'en ait vu alors qu'une seule application, et encore une application introduite à titre d'essai par la chambre élective et dont il sera question plus tard. Cependant le système de la prestation directe peut, dans certains cas, former un stimulant plus actif, parce que l'aide prêtée est

1. On sait à quoi s'en tenir aujourd'hui à ce sujet, depuis qu'on a vu de nombreuses compagnies s'entendre secrètement à la veille du jour fixé, et anéantir ainsi tout l'effet de la mesure. Nous pouvons le dire dès à présent : l'idée de ces fusions sur une grande échelle effectuée en 1845 lors de l'adjudication du chemin de Lyon appartient, assure-t-on, à l'ancien chef de l'école saint-simonienne, M. Enfantin, qui a eu dans sa vie plus d'une conception originale, mais qui n'en a guère eu dont le succès ait été aussi complet. Dès qu'il eut jeté la planche, tout le monde voulut y passer. L'adjudication dès lors ne fut plus qu'un vain mot.

plus immédiatement sentie, et qu'elle diminue la somme des capitaux à demander aux bourses particulières. Ceux qui, en 1837, s'élevaient contre la subvention fixe en disant qu'elle favorisait l'agiotage, perdaient de vue les causes propres à surexciter l'humeur du monde financier. L'agiotage est un mal inhérent à tout grand mouvement d'affaires ; il existera aussi longtemps qu'il y aura des gens peu honnêtes, prêts à profiter d'une heure d'engouement pour attribuer à certains titres une valeur exagérée, et des gens simples, mais avides de gain, pour se laisser allécher par l'appât d'un gros bénéfice. L'agiotage dépend moins du régime de telle ou telle entreprise que de la disposition des esprits à un moment donné. On l'a vu sévir aussi violemment dans des opérations entièrement privées que dans celles où intervenait l'État. On n'a pas oublié, par exemple, à quelles effrayantes proportions l'agiotage fut poussé dans le temps en matière d'asphalte et de bitume, et pourtant il n'y avait là ni garantie d'un minimum d'intérêt ni prestation directe. On avait eu raison de le dire dans la discussion, les craintes d'agiotage ne pouvaient pas disparaître entièrement ; l'agiotage ne pouvait être combattu avec un entier succès ni dans l'un ni dans l'autre système ; mais les dangers n'étaient pas au fond plus grands dans un système que dans l'autre.

La conclusion à tirer de ces observations quant aux demandes du ministère en 1837, telles qu'elles avaient été d'abord formulées, c'est que la variété des combinaisons n'était pas un mal en elle-même[1] ; c'était seule-

1. Le ministre des finances, M. Lacave-Laplagne, qui avait d'ailleurs paru tenir à s'effacer dans cette discussion, avait dit à ce sujet : « Tous les systèmes sont en présence, chacun doit être appliqué selon les circonstances et les localités, et je crois que le gouverne-

ment, comme nous l'avons dit, une erreur de tactique que d'avoir soulevé tant de questions à la fois. Quant au chemin de Paris à la frontière belge, le seul sur lequel le cabinet insistât à la fin de la discussion, la forme employée, les conditions convenues n'étaient pas une raison suffisante pour en motiver le rejet. Si à un point de vue général il ne fallait renoncer absolument à aucun des modes d'intervention proposés, au point de vue restreint de la question actuelle, la concession directe avec subvention ne pouvait pas être sérieusement regardée comme entachant de nullité le contrat passé avec les concessionnaires [1].

Quoiqu'elles eussent, au fond, peu de solidité, les critiques dirigées de tant de côtés contre le chemin de la Belgique avaient pourtant un résultat général des plus fâcheux pour le gouvernement. Elles permettaient d'englober plus de monde sous le drapeau de la résistance. Tel que le tracé n'inquiétait pas, était ramené sous l'étendard de l'opposition par sa répugnance au mode de la concession directe; tel autre y était conduit par son goût pour l'adjudication ou pour la garantie d'un minimum d'intérêt. Le débat, du reste, aboutissait toujours à cette conclusion, que les études faites n'étaient pas suffisantes, et que les projets n'étaient pas en état d'être utilement examinés. Ainsi motivée, la proposition d'un ajournement devenait offensante pour l'administration :

ment n'aurait pas agi avec prudence et sagesse, s'il s'en était tenu à une règle absolue qu'il aurait appliquée à tout. A ces considérations j'ajoute que cette combinaison a pour résultat de répartir les charges et de laisser le trésor plus libre dans ses mouvements, d'assurer même la conclusion de son entreprise, tout en évitant les dangers pour l'avenir. Le gouvernement a donc fait une chose sage, raisonnable et prudente, en venant ainsi vous demander des systèmes variés. »

1. Le rapport de la commission chargée de l'examen du projet et que M. Charles de Rémusat avait présenté, en proposait l'adoption.

elle l'accusait d'imprévoyance et de précipitation. C'est par des raisons prises dans cet ordre d'idées qu'une proposition d'ajournement, c'est-à-dire de rejet, faite par M. Bureaux de Puzy, fut soutenue par M. Dufaure : « Je demande à la chambre, dit ce dernier, si les doutes d'économie sociale qui se rattachent aux chemins de fer, ont été étudiés avec assez de soin pour qu'elle puisse se prononcer sur ces graves questions... Je suis convaincu que beaucoup, et de très-graves difficultés se présenteront, qui n'ont pas été envisagées d'assez près, et sur lesquelles l'opinion de la chambre elle-même n'aurait pas le temps de se former avec toute la maturité convenable. »

En mettant ainsi en doute que la chambre, avec les documents produits, pût se former une opinion raisonnée sur l'ensemble de l'œuvre, M. Dufaure ne faisait qu'indiquer du doigt une cause d'hésitation planant au-dessus de toute l'assemblée. Aussi la proposition d'ajournement fut-elle immédiatement adoptée pour toutes les grandes lignes. On se contenta de voter les petits chemins ayant un caractère purement local, et qui n'avaient soulevé aucune difficulté bien sérieuse, ceux de Mulhouse à Thann, de Bordeaux à la Teste, d'Épinac au canal du Centre, comme aussi les lignes d'Alais à Beaucaire et d'Alais aux mines de la Grand'Combe [1].

Que les projets du ministère eussent été présentés au hasard, comme à la débandade, c'était incontestable ; qu'ils eussent été mal défendus au point de vue des idées d'ensemble, au point de vue de l'économie industrielle et politique, ce n'était guère moins évident. Le ministre des travaux publics, malgré la bonne volonté dont il était animé, faisait peut-être défaut aux exigences de la situa-

1. Loi du 17 juillet 1837.

tion. Avocat distingué et fécond en ressources, M. Martin (du Nord) était fort capable de plaider la cause engagée ; mais il lui manquait, en ces matières, ces idées longuement mûries, et cette conviction ferme qui auraient pu seules donner assez d'autorité à sa parole pour entraîner les votes d'une majorité incertaine. Dans ses affirmations les plus catégoriques il avait sans cesse besoin de chercher un point d'appui en dehors de lui-même. Avouons que les qualités de l'homme d'État et de l'économiste étaient aussi difficiles à réunir qu'elles étaient nécessaires dans la défense d'une pareille cause.

Ces circonstances expliquent peut-être, mais ne justifient pas un verdict négatif aussi radical que celui qui fut rendu. Quand autour de nous d'autres États de la famille européenne s'avançaient à pas rapides dans la carrière, il était triste de nous voir fermer une longue discussion par une déclaration d'impuissance. Il était triste que l'âpreté des partis politiques nous réduisît à cette extrémité[1].

## CHAPITRE V

**L'administration des ponts et chaussées et l'économie des chemins de fer. — Influence prépondérante de M. Legrand. — Ses idées. — Ses services.**

Il est indispensable de s'arrêter un moment sur l'attitude prise alors par l'administration centrale des ponts et chaussées. Cette administration se personnifie tout entière, nous l'avons fait pressentir, dans son chef, M. Legrand, qui eut une part si large dans les discussions

1. La discussion avait occupé trois séances. Ouverte le 16 juin, elle se prolongea le 19 et le 20.

de 1837. M. Legrand était directeur général des ponts et chaussées; ce ne fut que plus tard, en 1839, qu'il devint sous-secrétaire d'État du ministère des travaux publics; mais sous quelque titre officiel qu'on l'examine, on peut dire de ce personnage qu'il a exercé une influence prépondérante sur la destinée des chemins de fer durant la monarchie de 1830. Aussi ne suffit-il point de mentionner en passant sa participation aux débats de 1837, en qualité de commissaire du roi : il faut caractériser dès à présent le système dont il fut l'âme. Quoiqu'il lui convînt d'envelopper sa pensée d'un certain mystère, chaque incident de la discussion contribuait à la mettre à nu. Ainsi, lorsqu'on accusait le gouvernement d'imprévoyance, le directeur général des ponts et chaussées, ayant cru la réputation du corps si justement honoré dont il était le chef intéressée dans le débat, jugea nécessaire de défendre les ingénieurs. « On dit, s'écria-t-il, que ces projets sont mal rédigés! Eh qui donc tient ce langage? Sont-ce des personnes compétentes ou complétement désintéressées dans la question? Ont-elles examiné les plans, les devis, les mémoires? Eh quoi! lorsque le conseil général des ponts et chaussées, composé des hommes les plus éminents dans cette matière, aura consacré dix ou quinze séances à l'examen d'un projet, lorsqu'il en aura scruté minutieusement toutes les parties, lorsqu'après un examen consciencieux et éclairé il aura déclaré que le projet est bon, que le gouvernement peut l'adopter, qu'il peut le présenter à ses amis et à ses ennemis; les personnes qui ont sans doute des notions de finances, mais qui certainement sont étrangères à celles de l'art et de la science, viendront déclarer les projets mauvais! »

Cette sortie un peu véhémente passait à côté du point débattu : les critiques ne s'adressaient pas aux études

faites par les ingénieurs des ponts et chaussées dont tout le monde reconnaissait les lumières, mais à l'usage hâtif et confus que le ministère faisait de ces études. La question des chemins de fer n'était pas d'ailleurs une pure question technique, qui ne relevât que des hommes de l'art. Le côté économique, le côté politique avaient aussi leur importance, une importance que l'avenir promettait d'accroître. Sous ce rapport la compétence des hommes spéciaux ne pouvait être exclusive. C'était évident. Mais il n'était pas moins évident que la prétention du directeur général n'admettait guère de limites.

On a pu le deviner déjà par les citations faites, M. Legrand était le partisan absolu et inflexible de l'exécution par l'État. Il avait eu soin de faire ses réserves, comme on l'a vu, pour son idée systématique en disant que, s'il acceptait les compagnies, c'est qu'il ne croyait pas possible alors de demander au trésor les fonds nécessaires pour l'exécution des voies nouvelles. Il fut en grande partie la cause de la position indécise prise par le gouvernement. M. Legrand n'avait pas soupçonné dès l'abord le succès réservé aux lignes ferrées ; il avait eu des doutes sur la possibilité de les introduire dans notre pays. Il avait même inoculé ses doutes dans les plus hautes régions du pouvoir. Ce fut longtemps là le secret de sa force, le secret de la résistance invincible qu'il put opposer à toute action contraire à ses idées. Quand des faits patents eurent enfin triomphé de ses doutes, M. Legrand n'en resta pas moins hostile à l'exécution par l'industrie privée, et il usa de toute l'influence que lui donnaient et sa position officielle et ses connaissances spéciales pour faire écarter ce système. Il éprouvait une répulsion particulière pour l'aide prêtée à l'industrie sous la forme de la garantie d'un minimum d'intérêt, répulsion qui ne

fit que s'accroître après 1837, époque à laquelle une des concessions proposées était basée sur cette garantie. Recevant à quelques années de là une députation composée de personnages intéressés dans ces opérations, le directeur général des ponts et chaussées termina l'entretien par ces mots : « Quant à la garantie d'intérêt, jamais, jamais, jamais ! »

Fort tenace dans son opinion, qu'il avait conçue avec une entière bonne foi, M. Legrand l'a gardée jusqu'à la fin de sa vie. Son plus grand tort fut de ramener toute l'immense question des chemins de fer à la question technique, à la question d'art. Cette tendance peut sembler naturelle dans la position qu'occupait M. Legrand, et surtout à l'époque où il dirigeait l'administration des ponts et chaussées : ce sera là, s'il le faut, son excuse ; mais le fait n'en eut pas moins les plus fâcheuses conséquences.

On a dit qu'en faisant présenter par le ministre des travaux publics, dont il dominait souvent l'initiative, de si nombreux projets de loi en 1837, M. Legrand avait eu la pensée d'étouffer le système des compagnies sous la pression d'un poids effrayant. Pour notre part, nous n'ajoutons pas foi à cette supposition, et nous avons pour preuve de la sincérité du directeur général des ponts et chaussées, la vigueur même avec laquelle il défendit les lignes proposées. Son argumentation à la fois vive et mesurée, nourrie de faits nombreux, renverse complétement cette grave accusation d'avoir de propos délibéré compromis le pouvoir. Citons-en une preuve entre cent autres. Pour défendre l'emploi des combinaisons diverses, M. Legrand avait dit : « Dans les contrées de la France, comme le nord, où l'industrie est plus éveillée et plus active, dans les contrées où les capitaux

recherchent plus avidement les spéculations de ce genre, il nous a paru qu'une subvention qui ne couvre qu'une faible partie des risques de l'entreprise pouvait suffire pour en déterminer l'exécution et le succès.... Dans le midi de la France, au contraire, où les capitaux sont plus timides, où ils ne sortent des caisses qui les recèlent qu'à la condition de trouver un placement certain, dans ces contrées, nous avons dit qu'une garantie d'intérêt appellerait plus efficacement ces capitaux : aussi c'est ce système que nous avons proposé pour le chemin de fer de Lyon à Marseille. »

N'est-il pas évident que si le commissaire du roi avait eu l'arrière-pensée qu'on lui a prêtée, il se serait abstenu d'entrer dans ces détails? Rien ne l'obligeait à des analyses aussi propres à faciliter la voie devant les propositions faites. Qu'on prétende que M. Legrand dut se consoler ensuite sans trop de peine de l'échec essuyé, à la bonne heure. Cet échec pouvait en effet lui paraître préparer la route à son propre système. Le directeur général des ponts et chaussées n'alla pas plus loin. Nous n'admettons pas non plus que sa tactique réfléchie ait longtemps consisté à laisser languir la question des chemins de fer, en vue d'amener la chambre élective, de guerre lasse, à subir ses conditions.

Autre observation : on semblait croire à cette époque que le corps des ingénieurs était intéressé au triomphe des idées de son chef suprême; erreur manifeste. Quel que fût le mode adopté, il n'y avait de chemins de fer possibles en France qu'avec le concours des ingénieurs des ponts et chaussées. L'essentiel pour eux, en 1837, c'était donc seulement que les chemins fussent entrepris, soit qu'ils le fussent dans les conditions que proposait le directeur général, soit qu'ils le fussent suivant tout autre système.

On peut se demander si, en définitive, M. Legrand, qu'on reverra souvent en scène, a nui à la cause des chemins de fer, ou bien s'il l'a servie. Supposez un directeur général des ponts et chaussées aussi éclairé que lui, connaissant aussi bien dans ses nombreux replis la topographie de la France au point de vue des travaux publics, et qui eût été en même temps favorable à l'intervention de l'industrie privée : l'œuvre aurait assurément marché plus vite. Les longs ajournements qu'éprouva cette question en France ont été plus d'une fois, à coup sûr, la conséquence d'un parti pris à la direction générale des ponts et chaussées. Ajoutons que M. Legrand était enclin à laisser exagérer son système autour de lui. Quand plus tard, en 1842, la loi eut donné un certain rôle à l'industrie privée, cette prédisposition se traduisit fréquemment en des exigences tracassières, en des chicanes propres à paralyser l'action. Certes nous concevons qu'en 1837, en 1838 et même dans les années suivantes, on ait hésité entre le système de l'exécution par l'État et le système des concessions à des compagnies; nous concevons qu'on n'ait pas aperçu tout d'abord les considérations d'ordre public et d'intérêt financier qui devaient engager le gouvernement à faire appel aux capitaux particuliers. On pouvait ne pas voir qu'en ménageant le contrôle ultérieur de l'État, qu'en réservant la faculté de rachat, tous les principes étaient sauvegardés. Mais une fois qu'une solution eut été adoptée sur le mode de l'exécution, il n'y avait plus de doutes possibles : l'intérêt du pays commandait de faciliter l'accomplissement de l'œuvre. M. Legrand sans doute entendit ainsi la situation; seulement il était bien difficile qu'il s'affranchît assez de ses idées anciennes pour faire toujours triompher ce même esprit dans les détails du service.

Malgré les inconvénients résultant du point de vue où il s'était placé dès l'origine, M. Legrand a rendu des services qui suffisent pour lui valoir une place honorable dans l'histoire de nos chemins de fer. On lui doit sur diverses questions d'innombrables études, faites ou provoquées par lui; on lui doit une action de tous les jours, de toutes les heures, pour éclairer le côté technique du problème. De plus, il a eu la haute main dans l'arrangement méthodique des grandes artères du réseau national, dans cet arrangement qui forme, malgré quelques erreurs de détail, un tout si complet et si harmonieux. Cette part est belle, quoique moins large que celle qu'espéra le directeur général des ponts et chaussées après 1837. Il crut un moment qu'il allait pouvoir exécuter tout le réseau comme il l'entendait. De ce que la Chambre des députés avait repoussé tels et tels projets de concession à des compagnies, il voulut en conclure qu'elle inclinait pour le système de l'exécution par l'État. Il poussa énergiquement le cabinet du 15 avril vers cette interprétation qui reposait sur une erreur gratuite. La majorité de 1837 n'avait évidemment pas songé dans son vote à proclamer sa préférence pour les vues du directeur général des ponts et chaussées. Elle n'avait considéré que les projets dont elle était saisie, soit dans leur valeur intrinsèque, soit dans la relation qui devait exister entre eux et les autres chemins destinés à sillonner le territoire de la France. Cependant, comme cette confusion offrait au ministère un motif, ou si l'on veut un prétexte pour reprendre la question, en 1838, on inclinait tout naturellement à la commettre.

# DEUXIÈME SECTION

## LA SCIENCE ÉCONOMIQUE DURANT LA SECONDE PHASE DE LA PÉRIODE DES DISCUSSIONS.

## CHAPITRE I

**Nouvelles études. — Nouveaux aspects des questions. — Ensemble des vues du gouvernement.**

Dès que le ministère du 15 avril n'avait pas cru devoir se retirer à la suite de l'échec subi sur la question des chemins de fer, à la fin de la session de 1837, il devait prendre ses mesures pour renouveler le débat dans d'autres conditions à la session suivante. Il voulut se prémunir contre les objections qui s'étaient produites. On avait articulé qu'avant de se lancer dans la carrière, il fallait avoir examiné et résolu les principaux problèmes que soulevait un sujet si difficile et si peu connu ; le ministère chargea une commmission spéciale d'examiner toutes les questions relatives aux voies ferrées ; afin que, par l'autorité de ses études et de ses jugements, elle préparât des points d'appui pour les discussions ultérieures. Le rôle de cette commission consistait, avait-on dit, à dresser un nouveau projet de loi, et à tirer d'incertitude les esprits qui cherchaient sincèrement la vérité. Des fonctionnaires éminents, des hommes expérimentés avaient été appelés à en faire partie ; cependant il était facile de s'apercevoir

qu'elle avait été composée sous l'influence immédiate de M. Legrand, et de manière à garantir à ses idées la majorité des suffrages [1].

La commission tint sa première séance le 19 novembre 1837. Elle aborda tout de suite la question de savoir quel serait le mode d'exécution auquel on s'arrêterait, c'est-à-dire si l'on persévérerait à concéder les grandes lignes à l'industrie privée, ou si désormais on les réserverait à l'État. C'était là le point essentiel. On put juger de l'ascendant que les opinions de M. Legrand exerçaient sur la réunion : le système de l'exécution par l'État fut admis dès le premier jour presque à l'unanimité ; deux membres seulement réservèrent leur vote. Dans le cours des séances suivantes, qui furent toutes présidées par le ministre lui-même, les plans préparés sous la direction de M. Legrand sortirent à peu près intacts des délibérations de la commission. M. Legrand doit être regardé comme le véritable auteur du projet si étendu, si homogène, mais si inflexible, qui fut alors admis et que nous allons voir produire devant la chambre des députés dès le commencement de la session de 1838. Ce projet devint l'occasion d'un des plus solennels débats qu'aient soulevés sous le gouvernement de 1830 les questions de l'ordre économique. La lutte entre l'État et les compagnies présenta des incidents qui ont encore aujourd'hui et qui garderont pour l'avenir un intérêt considérable.

Le 15 février, M. Martin (du Nord) vint exposer les

1. La commission se composait de MM. comte d'Argout, duc de Caraman, Charlier (Victor), comte Daru, baron de Fréville, Gréterin, Legrand, Mathieu de la Redorte, Michel, baron Mounier, Odier, Passy (Hippolyte), Réal (Félix), comte de Rémusat, Tarbé de Vauxclairs; M. Cerclet en était secrétaire.

MM. Dufaure et Dumon, qui avaient été nommés membres de cette commission, ne prirent aucune part à ses travaux.

vues nouvelles du ministère [1]. Il commençait par établir combien le gouvernement de 1830 s'était montré favorable aux voies de communication. Il énumérait les divers travaux exécutés depuis la loi du 27 juin 1833, loi conçue dans un intérêt politique et qui avait amené des résultats matériels d'une haute importance [2]. L'établissement des chemins de fer venait continuer la réalisation de la même pensée. Qu'il fût temps d'attaquer résolument cette grande tâche, le ministre croyait utile de le démontrer encore cette année. Il disait à la chambre le développement que ces voies nouvelles avaient reçu depuis quelque temps en Angleterre, aux États-Unis et en Belgique. La France, habituée à marcher la première dans toutes les carrières de progrès et d'amélioration, ne pouvait rester en arrière du mouvement qui se manifestait de toutes parts. Déjà sans doute nous avions vu construire quelques chemins de fer sur notre territoire; mais ces entreprises étaient encore bien restreintes. Le moment était venu de songer à des opérations plus étendues, et *surtout d'arrêter un plan général.*

Ces derniers mots attestaient qu'une évolution complète s'était opérée, depuis la dernière session, dans la tactique ministérielle. M. Martin (du Nord) voulut montrer, en outre, que la question avait été envisagée cette fois à tous les points de vue. Au point de vue moral, il insistait sur cette idée que les chemins de fer sont, après

1. Un même exposé des motifs embrassait la navigation intérieure et les chemins de fer, mais il était divisé en deux parties distinctes. (*Moniteur* du 16 février 1838.)

2. Parmi les crédits ouverts par cette loi pour divers grands travaux à continuer ou à entreprendre, figuraient 44 millions pour les canaux; 17 millions pour les routes royales; 12 millions pour les routes dites routes *stratégiques* des départements de l'ouest; 500 mille francs pour les études de chemins de fer.

l'imprimerie, l'instrument de civilisation le plus puissant que le génie de l'homme puisse créer, et qu'il était difficile de prévoir et d'assigner les conséquences qu'ils doivent un jour produire sur la vie des nations. Au point de vue économique, il énonçait cette opinion dont la vérité est élémentaire en économie politique que tout ce qui peut contribuer à étendre et à multiplier les relations des hommes entre eux, à faciliter les transports des matières premières sur les lieux de production, et des produits fabriqués sur les lieux de consommation, est un principe certain de prospérité. A ce titre les chemins de fer lui semblaient destinés à favoriser les progrès du commerce et de l'industrie. Toutefois, M. Martin (du Nord) faisait une réserve à l'avantage des canaux, réserve contestable qui aurait nécessité du moins des distinctions nombreuses, mais qu'il était facile de s'expliquer en 1838.

Il arrivait ensuite à l'exécution des grandes lignes de chemins de fer par l'État, et il prenait la question au point de vue de l'unité nationale ; c'était habile, car cette idée si profondément enracinée en France, y fait toujours aisément impression sur les esprits. « La France, disait-il, resterait éternellement partagée en provinces qui n'auraient entre elles que de rares relations; la grande unité du pays, qu'il est si important d'établir, ne serait jamais obtenue, si l'on imposait des tarifs élevés sur les communications destinées à joindre entre elles les frontières du royaume. » On voit déjà où voulait en venir M. Martin (du Nord). Pour assurer au pays le bienfait de tarifs modérés, le gouvernement était obligé, *par la force même des choses*, de se charger des chemins de fer, comme il se charge des grandes routes de terre, où il n'exige de péages que dans des cas exceptionnels, pour la construction de grands ouvrages d'art par exemple. — Cette né-

cessité d'avoir la libre disposition des tarifs, la faculté de les modifier suivant les circonstances sur les grandes voies de communication qui traversent le territoire, était, suivant les appréciations du ministre, le principal motif qui dût déterminer à puiser dans le trésor les fonds nécessaires à l'exécution des chemins de fer.

Pour que ce raisonnement fût exact et concluant, il aurait fallu démontrer qu'en dehors de l'exécution par l'État, il n'y avait aucune autre combinaison susceptible d'assurer au gouvernement une suffisante influence sur le jeu des tarifs. Aussi M. Martin (du Nord) se hâtait-il d'ajouter que le motif qualifié de principal n'était pas le seul qui dût être pris en considération. Une raison d'ordre politique venait en aide à la raison tirée de l'ordre économique. « Qui peut prévoir, se demandait le ministre des travaux publics, qui peut prévoir les conséquences que l'ouverture des lignes de chemins de fer peut exercer sur l'avenir du pays, sur l'état de sa politique et de sa civilisation, sur les rapports des habitants entre eux et avec le gouvernement ? Est-il prudent d'abandonner à l'intérêt privé — quand il s'agit des grandes lignes — ces moyens de communication qui doivent devenir quelque jour des lignes essentiellement politiques et militaires, et qu'on peut justement assimiler à des rênes de gouvernement. » Tel était le raisonnement par rapport à la politique. M. Martin (du Nord) y joignait aussitôt l'expression de ses doutes sur la force de l'industrie particulière. Il n'admettait l'efficacité de son intervention que pour des entreprises renfermées dans des limites restreintes ; il croyait douteux qu'elle ne succombât pas quand il s'agirait d'embrasser des spéculations exigeant des capitaux aussi considérables que ceux qu'exigeraient les voies ferrées. Pourtant, il n'aurait pas voulu paraître

frapper les compagnies d'anathème ; c'eût été imprudent devant une assemblée dont il connaissait les tendances intimes. Il s'écriait, au contraire, qu'il ne s'agissait pas d'exclure les compagnies particulières de ces entreprises d'utilité publique. On ne leur enlevait que les grandes lignes. Quant aux lignes secondaires, aux lignes d'embranchement, l'État n'avait ni la pensée ni le désir de s'en réserver l'exécution. Avec quelle complaisance le ministre expliquait l'étendue de la part laissée à l'industrie! Il calculait que les routes royales avaient 8,600 lieues de longueur, et que sur ces routes venaient s'embrancher plus de 10,000 lieues de routes départementales; une égale longueur de chemins de grande communication, se liait aux routes départementales et aux routes royales. Il laissait à juger, d'après cela, quel immense réseau de chemins de fer de second ordre pourrait un jour se ramifier autour des lignes principales.

Dans le cours de la discussion M. Legrand revint sur cette même idée dont nous apprécierons tout à l'heure le mérite, et il y revint en des termes qui complètent trop bien la pensée ministérielle pour ne pas être rappelés ici. « On nous reproche, dit-il avec un certain air de malice, on nous reproche de repousser l'industrie particulière, de vouloir l'empêcher de réaliser les merveilles auxquelles elle est appelée. Eh bien, j'oserai dire que c'est nous qui sommes les amis de l'industrie particulière, et que ce sont les adversaires du projet qui en sont les véritables ennemis. Nous nous réservons les entreprises que véritablement l'industrie particulière ne peut aborder sans péril; nous voulons ouvrir, aux frais du trésor, de grandes lignes sur lesquelles les compagnies viendront attacher une foule de lignes d'embranchement. Nos adversaires voudraient que les forces et

les capitaux de l'industrie vinssent s'appliquer à des entreprises gigantesques, qui peuvent amener sa ruine. Et nous voulons, nous, qu'ils ne s'engagent que dans des opérations dont le succès soit moins problématique. Je demande de quel côté sont les véritables amis de l'industrie particulière. »

Malheureusement, si formelles, si expansives que fussent ces déclarations, elles ne persuadaient personne. La sincérité en paraissait dès lors plus que douteuse. Chacun pensait, surtout à ce moment-là où l'avenir financier des chemins de fer était encore très-incertain, que les lignes d'embranchement seraient hors d'état de se suffire à elles-mêmes. Elles pourraient être exécutées par des compagnies qui seraient chargées des lignes principales, soit qu'on leur en fît une condition, dont le poids serait compensé par le produit des grandes lignes, soit qu'elles les sollicitassent elles-mêmes, parce qu'elles y verraient un moyen d'accroître la circulation sur le tronc principal. Mais laissées à elles seules, les lignes secondaires étaient pour la plupart inexécutables. A coup sûr, si le projet de 1838 avait prévalu dans toute sa rigueur, les compagnies ne compteraient encore à l'heure qu'il est sur notre territoire que des chemins peu nombreux et peu étendus. Le gouvernement eût été obligé par la force des choses de construire à ses frais les chemins d'embranchement. Au fond, le système du ministère dépouillait entièrement l'industrie privée. Voilà la vérité.

Comme il avait été articulé que le gouvernement serait impuissant à exécuter de pareils travaux, ou du moins qu'avec lui on n'en verrait jamais la fin et que la jouissance si impatiemment attendue de ces voies nouvelles serait indéfiniment ajournée, M. Martin (du Nord) cherchait à réfuter ces objections. Sa dissertation, juste sur

plusieurs points, laissait intacte l'idée qu'on obtiendrait de l'intérêt privé une exécution infiniment plus rapide.

Le ministre avait terminé son exposé en déclarant que le système soumis à la chambre était complet, qu'il touchait à tous les grands centres de population et embrassait tous les grands intérêts du pays. C'était exact ; cette fois il n'était plus possible de reprocher à M. Martin (du Nord) d'avoir manqué de vues d'ensemble. Au lieu de chemins épars sans rapport les uns avec les autres, le projet enveloppait bien la France tout entière. Attribuant à l'État l'exécution de toutes les grandes lignes, il ne laissait aux compagnies que les chemins d'embranchement ou ceux d'une importance secondaire, et nous avons dit à quoi se serait réduite cette réserve. Les lignes classées étaient celles de Paris à Rouen, au Hâvre et à Dieppe ; à la frontière de Belgique par Lille et par Valenciennes avec embranchement sur Abbeville, Boulogne, Calais et Dunkerque ; à la frontière d'Allemagne par Nancy et Strasbourg avec embranchement sur Metz ; à Lyon et Marseille avec embranchement sur Grenoble ; à Nantes et à la frontière maritime de l'ouest par Orléans et Tours ; à la frontière d'Espagne par Orléans, Tours, Bordeaux et Bayonne ; à Toulouse par Orléans et Bourges ; enfin les deux lignes de Bordeaux à Marseille par Toulouse, avec embranchement sur Tarbes et sur Perpignan, et de Marseille à la frontière de l'est par Lyon, Besançon et Bâle. Ce réseau offrait un développement d'environ 4,400 kilomètres ; mais l'exécution n'en devait être que partiellement entreprise. Les quatre lignes de Paris en Belgique, de Paris à Rouen [1], de Paris à Bor-

1. Le tracé proposé alors pour le chemin de Rouen n'est pas celui qu'on a exécuté depuis en passant par la vallée de la Seine ; il suivait *les plateaux* et passait par Saint-Denis, Pontoise et Gisors.

deaux et de Lyon à Marseille étaient les seules qu'on dût commencer tout de suite. Le développement de ces quatre lignes était d'environ 1,500 kilomètres ; la dépense en était évaluée à 350 millions ; sur les deux derniers chemins, on devait n'attaquer d'abord que les sections de Paris à Orléans et de Marseille à Avignon. Comme le chemin de Rouen n'était que la tête du chemin de Paris au Hâvre, on pouvait dire que le chemin de la Belgique était le seul qui fut intégralement compris dans le projet. Pour ces quatre lignes ou fragments de lignes, on demandait, en le répartissant sur plusieurs exercices, un crédit de 157 millions : 80 pour le Nord, 32 pour Rouen, 20 pour Orléans et 25 pour Avignon. Si la ligne de Paris au Rhin avait trouvé place dans ce premier classement, les choix du ministère eussent été à l'abri de toute critique sérieuse.

En voyant le gouvernement se restreindre ainsi, sous le rapport de l'exécution immédiate, on pouvait se demander dans quelle intention il avait cru devoir, non pas seulement esquisser à grands traits, mais déterminer avec précision le parcours de chemins indéfiniment ajournés. Le motif n'était pas difficile à découvrir : on avait tenu à donner au moins des espérances là où les effets devaient le plus longtemps se faire attendre. Il y avait pourtant un écueil dans une telle méthode. Considéré dans son ensemble, le projet allait prêter le flanc à cette objection, qu'en réservant à l'état un si énorme faisceau, on lançait le trésor dans des entreprises écrasantes. La première impression était produite quand le ministère se restreignit ensuite à moins d'un tiers du réseau et d'un tiers de la dépense. Après les mécomptes si considérables qui avaient signalé à une autre époque l'exécution des canaux, les esprits étaient d'ailleurs très-sceptiques à l'endroit des

devis officiels. Les évaluations du cabinet, qui ne portaient la dépense totale qu'à un milliard, étaient en effet démesurément au-dessous des exigences véritables. Le résultat est venu démontrer que la différence était de plus de moitié. Les opposants de 1838 qui citaient pour exemple les canaux entrepris en 1821 et 1822, n'étaient donc pas loin de la vérité. On sait, en effet, que la dépense de ces canaux, estimée d'abord à 128 millions, et puis à 133,650,000 francs, s'est élevée à 279 millions pour 600 lieues de navigation, c'est-à-dire à 465,000 francs environ par lieue [1].

Le système si absolu de l'exécution par l'État, dont le ministère du 15 avril saisissait la chambre en 1838, ne se trouvait-il pas en contradiction avec celui que le même cabinet avait présenté l'année précédente? Ses adversaires ne se faisaient pas faute de le soutenir, mais la contradiction n'était qu'apparente. De même que la chambre ne s'était pas prononcée en 1837 contre le mode des compagnies, de même le ministère n'avait point entendu contracter avec ce système une union indissoluble. Les paroles que nous avons reproduites le prouvent surabondamment. M. Martin (du Nord) avait nettement exprimé que si le mode de l'exécution par l'État lui avait paru avoir chance de réussir devant l'assemblée, il n'aurait pas hésité à le proposer. Les déclarations de M. Legrand n'avaient pas été moins explicites. Pourquoi croyait-on aujourd'hui la chambre disposée à voter des crédits qu'elle eût refusés en 1837? — Voilà tout ce qu'en bonne conscience on pouvait demander au gouvernement. — Il n'y avait donc pas là une de ces situations fausses comme il s'en rencontre trop souvent dans nos

1. La France n'avait que 1,200 kilomètres de canaux en 1821. L'étendue des canaux alors entrepris fut de 2,400 kilomètres.

annales parlementaires, et qui gênent la liberté de l'esprit en abaissant l'autorité de la parole. Cependant venir, devant une assemblée dont la moitié au moins était ouvertement hostile, trancher d'un seul coup un problème aussi controversé, c'était téméraire. N'aurait-il pas mieux valu, quand on proposait l'exécution immédiate de quatre lignes classées au premier rang, laisser au moins à l'avenir le soin de décider comment seraient exécutées les autres? La méthode à suivre devait dépendre en effet des circonstances au milieu desquelles on se mettrait à l'œuvre. Dans une société aussi complexe que la société française, les opinions absolues ne gagnent rien à se placer en évidence, sans nécessité. M. Legrand avait amené le ministère à une précision beaucoup trop rigoureuse, et qui était, à tous les points de vue, très-impolitique. On va voir si le projet ainsi formulé demeura longtemps maître du terrain.

## CHAPITRE II

**Dispositions de la Chambre des députés. — Choix des commissaires. — Arago nommé rapporteur. — L'opposition politique placée sous l'égide de la science. — Portée du travail de la commission au point de vue économique.**

La chambre avait accueilli l'exposé ministériel avec une froideur marquée, à peu près sur tous les bancs. L'intention hostile de la majorité se décela dans le choix de la commission chargée d'examiner la loi, et qui, tout en comprenant ce qu'on pouvait appeler l'élite des divers partis, empruntait aux différentes nuances de l'opposition ses noms les plus saillants, tels que ceux de MM. Thiers, Arago, Odilon Barrot, de Rémusat, Berryer, Billault,

Duvergier de Hauranne, etc.[1] Arago fut nommé rapporteur ; les raisons qui avaient engagé la commission à prendre sur les bancs les plus extrêmes de la gauche l'organe chargé d'exprimer sa pensée n'étaient pas difficiles à découvrir. Certains membres profondément hostiles au cabinet, mais qui pouvaient être appelés à recueillir son héritage, ne se souciaient pas de remplir, dans un procès pour ainsi dire jugé d'avance, un rôle compromettant pour leur avenir. D'un autre côté un nouvel ajournement des chemins de fer était par lui-même un acte impopulaire, et on trouvait habile de placer un vote de rejet sous l'égide de la science. Un journal ministériel avait pu dire : « Il y avait quelque malice cachée au fond de l'urne d'où est sorti le nom de M. Arago. »

N'ayant rien à ménager du côté de la monarchie et jouissant, sous le rapport scientifique, d'une autorité incomparable, Arago était merveilleusement placé pour accomplir une mission qui n'avait d'ailleurs rien d'offensant pour son caractère. Une opposition systématique faisait le fond de son rapport ; elle était couverte par une sorte de cours de technologie appliqué aux voies ferrées et par les plus curieux détails sur l'état actuel de l'art. On retrouvait là cette lucidité qui chez l'ancien secrétaire perpétuel de l'académie des sciences, réussissait à rendre claires et attrayantes les matières techniques les plus ardues. Arago retraçait d'abord l'histoire des moyens de transport dont les hommes s'étaient servis.

1. A cause de l'importance de la question, le nombre des commissaires avait été doublé. Les autres membres de la commission étaient MM. Legentil, comte Jaubert, Paixhans, Cordier, Lepeletier-d'Aunay, Deslongrais, Chasles, Taillandier, baron Mercier, Houzeau-Muiron et Bérigny.

Il rappelait que l'auteur inconnu de la substitution du roulage ou du transport en voiture au transport à dos de cheval, avait réduit par son invention le prix des transports au dixième du chiffre antérieur, et devait compter à ce titre parmi les bienfaiteurs de l'humanité. Arrivant à l'origine des voies ferrées, il voyait une amélioration tout aussi importante dans le fait de remplacer les empierrements et les pavés des routes ordinaires par des bandes de fer sur lesquelles porteraient les roues des voitures. Il avait calculé qu'en atténuant les résistances, *ces bandes ont en quelque sorte décuplé la force du cheval, celle du moins qui donne un résultat utile.* Mais si l'on compare l'effet obtenu à celui auquel on arrivait en chargeant le fardeau sur le cheval lui-même, on voit, ajoutait-il, que le poids placé sur un wagon est *centuple* de celui que le cheval qui le traîne pourrait porter sur son dos [1].

Réduite à ces mesures, la traction sur les lignes ferrées serait loin d'offrir des résultats comparables à ceux de la traction sur les canaux; car sur une nappe d'eau stagnante, une bête de somme traîne un poids six fois plus fort que sur un chemin de fer. A quelle condition les chemins de fer, considérés comme moyen d'atténuer les résistances de toute sorte que le roulage doit surmonter, ont-ils repris l'avantage? Le rapporteur de 1838 le disait : à la condition de renoncer aux chevaux, pour recourir à la puissance des locomotives, et des locomo-

1. Arago faisait observer que le transport à dos de cheval, s'il est peu économique, peut s'effectuer en revanche le long de sentiers à peine frayés, sur des pentes rapides; tandis qu'une route ordinaire exige certaines conditions de tracé, et représente, même en simple empierrement, 70,000 fr. de première mise par lieue, et plus de 2,000 fr. d'entretien annuel; tandis que ces mêmes dépenses, pour un canal, montent à 500,000 fr. et à 5,000 fr.

tives perfectionnées par l'invention de la chaudière tubulaire [1]. De cette façon les chemins de fer constituent *une des plus ingénieuses découvertes de notre époque, et réunissent, à un degré vraiment inespéré, la force et tous les moyens de vitesse.*

Comment Arago en arrivait-il donc à proposer un nouvel ajournement? Nous l'avons dit ailleurs, *malgré les jets lumineux dont ses rapports sont remplis, il laissa visiblement dominer l'élément politique* [2]. L'influence des considérations politiques, le désir d'amener un vote hostile au cabinet, lui suggérèrent des objections auxquelles on a peine à croire, tant elles contrastent avec les habitudes de cet esprit ingénieux et hardi qui avait si souvent illuminé la la route devant les applications industrielles. Il constatait

1. Il est curieux de rappeler combien les locomotives ont successivement augmenté de force et de poids. Dès 1838, Arago signalait qu'après avoir pesé seulement de 5 à 7 tonnes, elles s'étaient élevées aux poids de 8, 10, 12 et 18 tonnes. Depuis lors, on a atteint 22, 24, 27 tonnes, et même dans le système Engerth, 56 tonnes (56,000 kilogr.) pour la machine et le *tender*. (V. sur le système Engerth notre livre l'*Industrie contemporaine*, pages 183 et suivantes.)

Arago fait encore observer que le placement des rails lui-même a donné lieu à autant de systèmes différents qu'il y a de constructeurs. « Ici, disait-il, on emploie de faibles dés en pierre qui n'ont entre eux aucune liaison ; là on se sert de simples traversines en bois, et l'on cite leur élasticité comme un avantage précieux. Allez plus loin, et vous rencontrerez un ingénieur également habile qui remplace, toujours d'après d'excellentes raisons, le bois par le granit. » Quoique la carrière reste toujours ouverte aux perfectionnements, l'expérience est venue éclairer beaucoup de points qui demeuraient obscurs en 1838; mais les observations d'Arago sont fort curieuses au point de vue de l'histoire des voies ferrées. — On trouve des détails fort intéressants sur les rails et les accessoires dans le *Traité élémentaire des chemins de fer*, de M. Perdonnet.

2. V. L'étude que nous avons publiée sur les travaux de cet illustre savant, intitulée: *François Arago, son génie et son influence, — caractères de la science au* XIX<sup></sup>e *siècle, et ses rapports avec l'industrie*, — page 90.

que sur beaucoup de questions, se rapportant à l'établissement des voies ferrées, il existait des doutes et des incertitudes; ces doutes devenaient des motifs sinon pour *s'abstenir tout à fait de construire des chemins de fer*, du moins pour n'entreprendre aucune œuvre considérable. Il fallait demeurer inactif ou à peu près, afin de ne pas s'enlever *la possibilité de faire usage des perfectionnements dont tout le monde sent le besoin*, *que les esprits éclairés entrevoient et que les praticiens sont près de saisir*. « Dût le gouvernement, disait-il à ses collègues de la chambre, rester comme il vous le demande, chargé de l'exécution des grandes lignes de chemins de fer, vous ne pourriez pas donner votre assentiment au mode de répartition du travail tracé par le projet de loi, puisque, sans aucun avantage réel, il entraînerait l'impossibilité de profiter des améliorations, des perfectionnements, des découvertes dont l'art s'enrichira certainement d'ici à quelques années. »

Ainsi on nous conseillait d'attendre, parce que les moyens d'action n'étaient pas assez parfaits! On nous conseillait de ne pas nous remuer, afin d'avancer plus vite dans l'arène! Sans doute les chemins de fer réclamaient des améliorations, ils en réclament encore aujourd'hui, et ils solliciteront longtemps les infatigables efforts de l'esprit de recherche. Où en serions-nous, cependant, vis-à-vis de l'Europe, si nous avions voulu avoir le dernier mot de la science pour nous mettre à l'œuvre sur une échelle un peu étendue? N'est-ce pas d'ailleurs par des travaux ininterrompus, par des essais successifs, qu'on rend les découvertes de plus en plus complètes, et qu'on les rapproche de cette perfection idéale à laquelle l'homme tend toujours sans pouvoir jamais l'atteindre? Arago savait mieux que personne comment les sciences grandis-

sent, comment la pratique des sciences se perfectionne, et il fallait, répétons-le, qu'il fût sous l'empire d'une singulière idée d'opposition systématique pour soutenir que le classement proposé ne pouvait être adopté, parce qu'il ne permettrait pas de profiter des découvertes, des perfectionnements ultérieurs.

Dans le cours de la discussion, le rapporteur essaya d'atténuer le caractère absolu de ce raisonnement; mais ses explications tardives pouvaient d'autant moins l'effacer, qu'Arago en maintenait la conséquence, en proposant le rejet du plan ministériel. Tout au plus l'âpreté du rapporteur aurait-elle pu se concevoir si le gouvernement avait demandé que le réseau fût commencé sur tous les points à la fois et terminé dans un court espace de temps. Mais il n'en était rien, même d'après l'exposé des motifs. Cette restriction avait visiblement embarrassé le rapporteur, qui ne l'avait constatée qu'en mêlant à ses paroles des insinuations pleines d'artifice: « L'administration, avait-il dit, a parfaitement reconnu qu'il serait *peu prudent* (ce sont ses propres expressions) de tout entreprendre à la fois. Elle a renoncé à terminer une si grande masse de travaux dans un court délai. Parmi les 1,100 lieues de son réseau d'ensemble, elle en a choisi 375 formant quatre lignes. Ces quatre lignes, le ministère vous en demande l'exécution immédiate; il désire travailler simultanément à toutes les quatre. Quoique ses prévisions, ses calculs, ne reposent que sur des avant-projets; quoique l'une des lignes, celle de Paris à Bordeaux, *n'ait pas été complétement étudiée* (ceci est une citation textuelle), le gouvernement pense pouvoir affirmer que la dépense totale n'excéderait pas 350 millions. »

Au point de vue où se plaçait Arago en regard des

perfectionnements à venir, il était évident qu'au lieu de repousser le projet en bloc, il aurait dù proposer de le restreindre, fùt-ce à une seule ligne. La conclusion eùt été logique. On arrive à la même conséquence lorsqu'on examine un autre ordre d'objections qui tenaient beaucoup de place dans le rapport, les objections fondées sur des considérations financières. Arago commence par affirmer que c'est dans la partie financière du projet qu'on trouve les arguments les plus décisifs en faveur des idées de la commission. Le ministre des finances, M. Lacave-Laplagne, avait déclaré qu'il ne pouvait pas être question d'un emprunt dont le produit serait spécialement affecté aux travaux projetés; qu'on n'entendait pourvoir à la dépense qu'avec les excédants de recette et avec la réserve de l'amortissement; qu'on procéderait par allocations annuelles, afin d'être toujours en mesure de s'arrêter s'il survenait des circonstances graves. Le rapport se prononçait catégoriquement sur ces ressources qu'il trouvait trop éventuelles. Dans le cours des débats, Arago eut l'occasion de revenir sur ce même sujet, il insista de nouveau sur l'idée que le principal motif qui avait déterminé la commission était tiré de l'ordre financier. La commission n'a pas pensé, disait-il, « que les voies et moyens proposés par le gouvernement fussent en rapport avec l'immensité des projets qui étaient présentés; elle n'a pas trouvé que les voies et moyens dont a parlé M. le ministre des finances assurassent l'exécution des chemins de fer. »

Certes il était permis de regarder comme d'une mauvaise économie politique d'accroître notablement la dette nationale au milieu de la plus profonde tranquillité, à l'occasion de travaux qui pouvaient être exécutés sinon par l'industrie particulière toute seule, du moins par l'in-

dustrie particulière recevant de l'État, sous une forme ou sous une autre, une aide en définitive très-limitée. Mais il fallait méconnaître singulièrement la puissance financière de notre pays pour nier que le trésor pût subvenir avec les ressources indiquées par le ministre des finances à l'exécution de telle ou telle ligne déterminée.

D'après la position qu'il avait prise, le rapporteur était obligé de se montrer extrêmement réservé dans ses conjectures sur l'avenir des chemins de fer. Aussi reléguait-il dans la région des rêves certaines espérances qu'il a vues lui-même dépassées par la réalité. Tantôt le rapport affirme que l'avenir prédit aux voies ferrées par l'exposé ministériel n'est pas fondé; tantôt il persifle les hommes enclins aux illusions, ceux-là, par exemple, qui admettent *que deux tringles de fer parallèles donneront une face nouvelle aux landes de Gascogne*. Imprudente parole! car si la prévision tournée en moquerie ne s'est pas encore réalisée dans les landes de la Gascogne, elle a été justifiée par les faits dans d'autres régions tout aussi peu favorisées de la nature, et où *ces deux tringles de fer* sont devenues l'origine d'une transformation radicale et d'un progrès immense!

Une partie plus heureuse du rapport est celle où, en face de l'accaparement de toutes les grandes lignes pour le compte de l'État, Arago défendait la cause de l'association. Quoiqu'il eût mêlé à sa critique certaines appréciations de circonstance, il disait fort justement qu'on n'avait pas le droit de dénigrer la puissance de l'esprit d'association dans un pays où l'on n'avait rien fait pour l'encourager. Cet esprit d'association qui avait déjà exécuté, chez nos voisins d'outre-Manche, des travaux si nombreux et si considérables, il aurait fallu, au contraire, le stimuler chez nous. Oui, le rapporteur pouvait le

dire sans crainte, oui la France en avait tout autant besoin que de chemins de fer, et à l'aide de cet esprit-là, les chemins de fer et d'autres grands travaux pourraient être exécutés sans que le trésor de l'État fût sensiblement grevé. Sur ce terrain, toute équivoque a disparu ; la position devient parfaitement nette. Les portes de l'arène sont ouvertes à deux battants, et la science économique peut y recueillir les plus utiles données. La commission oppose système à système. On peut trouver qu'elle a tort de se montrer aussi absolue ; on pourra surtout trouver plus tard qu'elle a tort, quand le ministère viendra consentir à une transaction, de demeurer aussi intraitable ; mais enfin, au moment où le rapport est présenté, on voit clairement le mode d'exécution qu'elle croit devoir préférer. « Suivant nous, disait le rapporteur, il faut abandonner l'exécution des chemins de fer, grands ou petits, à l'esprit d'association, partout où il a produit des compagnies sérieuses, fortement et moralement constituées ; l'action gouvernementale immédiate doit s'exercer dans les seules directions où, l'intérêt national des travaux étant bien constaté, il n'y a cependant pas de soumissionnaires, soit à cause de l'incertitude des produits, soit même, car nous allons jusque là, à raison de leur insuffisance reconnue... Mais il nous semble nécessaire de mettre des bornes à l'esprit de monopole qui domine trop évidemment l'administration française. »

Après avoir posé ces principes sur l'intervention de l'industrie privée, le rapporteur crut utile de combattre une crainte, d'ailleurs fort répandue, à savoir que la société pourrait se trouver désarmée en face des puissantes associations qu'elle aurait investies d'un monopole et qui seraient ensuite fort difficiles à discipliner et à contenir. La commission avait dressé un plan de défense

contre ce péril. Elle avait rédigé un certain nombre d'articles dont quelques-uns ont trouvé place dans des réglementations ultérieures. Il faut citer quelques-unes des dispositions de ce code, afin de bien faire comprendre quelles étaient les vues économiques du rapport. C'est ici, en effet, qu'elles se manifestent le plus clairement. La commission demandait que les compagnies fussent tenues de faire un cautionnement dont elles ne pourraient réclamer la restitution qu'après l'achèvement de la cinquième partie des travaux concédés, et qu'elles pussent être mises en déchéance, soit en cas de non-exécution des travaux dans le délai déterminé, soit pour un manquement grave aux conditions du cahier des charges. La déchéance ne serait pas une confiscation déguisée. Une adjudication des travaux commencés aurait lieu au profit de la compagnie. La dévolution définitive à l'État ne serait prononcée que dans le cas où, après deux épreuves, à six mois de distance, il n'y aurait pas eu d'acquéreur. Le chemin ne pourrait être continué qu'en vertu d'une loi qui réglerait le montant de l'indemnité à laquelle les adjudicataires primitifs pourraient avoir droit. La faculté de rachat des chemins de fer serait désormais réservée à l'État dans tous les cahiers des charges, qui ne seraient, d'ailleurs, acceptés et signés qu'après que des engagements dûment souscrits représenteraient un capital égal au moins à la moitié de l'estimation de la dépense. Aucune émission ou négociation de titres, même provisoires, ne pourrait avoir lieu avant la promulgation de la loi.

Il est un point utile à noter dans les vues du rapport relatives au mode de concession. On disait que, hormis des cas exceptionnels fort rares, la concession directe, *seul moyen d'apprécier la moralité et la solidité des compagnies*,

devait être préférée à l'adjudication. On interdisait, en outre, d'une manière absolue la création d'actions dites *actions industrielles* et attribuées aux fondateurs, telles que nous les avons vues exister dans les statuts de la compagnie du chemin de fer de Lyon à Saint-Étienne, et telles qu'elles s'étaient reproduites dans les statuts de la compagnie de Paris à Saint-Germain. Le rapporteur critiquait vivement la marche adoptée pour l'intervention du pouvoir législatif. Il se plaignait que les Chambres intervinssent au début de l'affaire, quand les projets étaient à peine rédigés. Il se plaignait surtout qu'on les appelât à autoriser une adjudication entre des compagnies qu'elles ne connaissaient même pas. Il aurait voulu que les projets, avant la présentation de toute proposition de concession aux Chambres, fussent assez étudiés pour donner une idée des frais de construction et des difficultés d'art à vaincre, et qu'à la même époque, la compagnie, complétement organisée, eût déjà soumis ses statuts au conseil d'État, dont l'*avis motivé* serait joint au projet de loi.

Les investigations détaillées que la commission voulait attribuer au pouvoir législatif rentraient-elles dans sa compétence? N'est-il pas évident, au contraire, que les Chambres n'étaient pas constituées de manière à pouvoir conduire ces recherches à bonne fin? Le contrôle des assemblées n'aurait plus eu d'ailleurs sa raison d'être, si, par un déplacement des rôles, l'action du pouvoir exécutif avait été anéantie.

La commission avait des motifs particuliers pour se montrer aussi envahissante. Elle tenait à pouvoir dire : Si nous repoussons le projet, c'est que nous en avons un meilleur à mettre en avant, un qui prévoit toutes les éventualités et répond à toutes les exigences. L'inten-

tion de la commission fut rendue manifeste vers la fin du débat par les paroles d'un des commissaires, M. Billault, qui s'appliqua surtout à déverser sur le ministère la responsabilité de l'ajournement. « Si nous avons rejeté le projet, dit-il, c'est qu'il ne nous paraissait répondre ni aux règles les plus sages de la prudence, ni aux exigences les plus évidentes de la situation ; nous eussions voulu pouvoir, par des amendements, arriver à une disposition immédiatement exécutable ; la forme du projet s'y opposait ; il a fallu nous arrêter devant l'impossible. » De son côté, Arago, pressentant peut-être le reproche que le sentiment public ne manquerait pas d'adresser un jour ou l'autre aux conclusions de son travail, affirmait que les *efforts de la commission n'avaient pas abouti à une pure négation*. Il était difficile pourtant que l'avenir pût s'y méprendre. La négation était inscrite sur toutes les pages du rapport. La commission ne voulait pas que le cabinet sauvât un seul débris de sa vaste combinaison. Tout avait été mis en œuvre pour atteindre ce but [1]. On avait reproché au gouvernement de pencher

1. Pour montrer à quelles subtilités on ne craignait pas de recourir, citons quelques phrases du rapport relatives à l'agiotage. Le ministère avait sans doute eu tort de dire qu'il voulait se charger lui-même des chemins de fer, afin de ne pas « offrir à l'agiotage, à cette plaie de notre époque, des aliments nouveaux qui lui donneraient la plus déplorable activité et la plus effrayante extension. » Comment répondait-on à cet argument ? « Rien assurément, disait-on, n'est plus digne d'éloge, et la commission éprouve un véritable regret de ne pouvoir louer que l'intention. Mais nous aurions peine à comprendre comment les chemins de fer seraient soustraits à l'agiotage, si agiotage il devait y avoir, quand le gouvernement déclare ne se réserver que les 1,100 lieues de lignes principales, et qu'il destine à l'industrie 3 à 4,000 lieues de lignes secondaires et d'embranchements. S'il doit y avoir agiotage, il y en aura tout aussi bien sur les ramifications que sur les lignes principales. Le gouvernement a déclaré que la portion des embranchements doit être

trop d'un côté, et voilà que, par une inconséquence fréquente dans l'histoire des partis, on s'était jeté complétement de l'autre. A une solution étroite et absolue on avait opposé une autre solution non moins absolue et non moins étroite.

## CHAPITRE III

**La lutte. — Transaction proposée par le ministère. — Étranges assertions économiques. — L'esprit d'association et l'esprit de centralisation. — Issue des débats.**

Le débat entre les deux systèmes ne pouvait être plus nettement posé qu'il ne l'était par le rapport de la commission ; il resta jusqu'à la fin dans ces mêmes termes ; le système de l'exécution par le gouvernement et celui de l'exécution par les compagnies occupèrent seuls toute la scène. Mais pour juger le spectacle auquel nous allons assister, n'oublions pas qu'il y avait sous le théâtre un ressort caché auquel se rattachaient tous les mouvements visibles. Quoique la plupart des orateurs eussent mis beaucoup de soin à le dissimuler, un mobile politique agitait le fond des âmes, et ce mobile, surexcité par le temps, exerça une action bien plus systématique cette fois que l'année précédente.

On avait pu deviner à l'avance l'ardeur qu'aurait la lutte, en voyant l'empressement avec lequel des hommes

beaucoup plus étendue, et, par conséquent, plus coûteuse que les lignes principales ; il est donc certain que l'agiotage aura un plus large champ sur lequel il pourra s'étendre et se développer. » — Non, ce n'était pas l'agiotage qu'il fallait craindre pour les lignes d'embranchement si elles fussent restées seules à l'industrie privée, c'était le manque de capitaux.

importants s'étaient inscrits pour ou contre les conclusions du rapport de la commission. Parmi les orateurs qui venaient appuyer ce rapport de l'autorité de leur nom, on distinguait MM. de Rémusat, Billault, Duvergier de Hauranne, Havin, de Laborde, Paixhans, de Golbéry, Larabit, Salverte, etc. D'un autre côté, MM. de Lamartine, vicomte de Chasseloup-Laubat, comte Jaubert, Vitet, Saint-Marc-Girardin, Henri Barbet, Muret de Bort, François Delessert, de Gasparin, etc., s'étaient inscrits contre le rapport.

Les exigences si absolues énoncées dans l'exposé des motifs n'avaient pas résisté longtemps à la froideur très-visible avec laquelle la Chambre des députés les avait accueillies. On sut bientôt que le ministère était prêt à se contenter de beaucoup moins qu'il n'avait demandé. Une feuille quotidienne, dont l'autorité était grande, feuille dévouée au cabinet du 15 avril, mais qui a défendu avec une constance inébranlable et un rare talent la cause des chemins de fer, se hâta de dire que le projet de loi laissait à désirer, et que les devis étaient défectueux. Ce n'est pas tout : pour se dégager des entraves compromettantes d'un système absolu, la même feuille alla jusqu'à déclarer, un peu plus tard, que l'*exposé des motifs n'était plus qu'une pièce accessoire, qu'il ne restait rien de ce qu'il avait d'exclusif*[1]. M. Legrand, qui se souvenait un peu trop de ce document compromettant, fut malmené ; aussi prit-il aux discussions, en 1838, une part moins significative qu'en 1837.

Le ministère s'était décidé à proposer lui-même une transaction. Après avoir réduit autant qu'il l'avait fait le concours de l'industrie privée dans l'exposé des

1. *Journal des Débats*.

motifs, M. Martin (du Nord) devait se trouver un peu gêné pour une telle initiative. Il ne suffisait pas de quelques réserves pour l'avenir, il fallait en arriver à des affirmations précises et à des sacrifices immédiats. Nul doute cependant qu'il n'appartînt au ministre des travaux publics de déterminer le caractère des concessions consenties, sous peine de paraître lui-même désavoué par ses collègues. M. Martin (du Nord) s'y résigna ; mais quoiqu'il eût pris de longs détours avant d'arriver au but, son embarras fut visible. Il avait commencé par exalter de nouveau l'importance des chemins de fer relativement à la civilisation ; il avait célébré les avantages qu'amène pour un pays la fréquentation des étrangers. La formule déjà bien connue que là où vont les hommes là vont les affaires, avait été longuement paraphrasée. Puis était venu le tour du transit des marchandises ; le ministre en avait analysé les conditions élémentaires. Plus le transit serait fait à un taux favorable pour les propriétaires de marchandises, et plus il augmenterait en masse et en valeur. C'était une erreur de ne voir dans le transit, avait-il ajouté, qu'une seule industrie, celle des transports, et de perdre de vue l'ensemble de toutes celles qui viennent se grouper autour de celle-là. Idées justes, mais qui n'étaient plus, après tout ce qu'on avait précédemment dit sur ce point, qu'une sorte de hors-d'œuvre.

Enfin M. Martin (du Nord) se décidait à aborder le point délicat et à consommer le sacrifice. Resserrant le débat sur les quatre lignes dont le ministère voulait commencer immédiatement la construction, il laissait à l'avenir le soin de décider comment les autres branches du réseau national seraient exécutées. Il ajoutait : « Je conçois que la Chambre puisse ne pas adopter complétement le système du gouvernement relativement aux quatre

lignes qu'il a proposées. Je conçois que, effrayée peut-être des sacrifices qui devraient être demandés au trésor pour l'exécution des quatre lignes, la Chambre n'acquiesce pas à ce que ces quatre lignes soient faites par le gouvernement lui-même ; mais ce que je ne comprendrais pas, ce serait que la Chambre voulût, suivant l'avis de la commission, décider qu'aucune des quatre lignes ne sera faite par l'État, et qu'au contraire ces lignes devront être faites par des compagnies... Je ne veux pas faire comme la commission, et je désire arriver à une transaction véritable. »

Cela signifiait apparemment que le gouvernement ne réclamait même pas l'exécution des quatre lignes. Le chef du ministère, le comte Molé, indiqua en des termes plus clairs sur quel terrain la conciliation pouvait s'opérer. On n'a point oublié avec quel bonheur d'expression, le comte Molé, en se déclarant prêt à accepter le concours des associations privées, rappela qu'il avait regretté de ne pas avoir eu un pareil concours au début de sa carrière, alors qu'il avait dans les mains la direction des travaux publics. « Je date, dit-il, d'assez loin en matière de travaux publics et de vastes entreprises ; j'ai passé beaucoup d'années de ma vie dans la direction d'immenses travaux qui s'exécutaient alors depuis Rome jusqu'à Hambourg. Dans ce temps de glorieuse, d'immortelle mémoire, il ne pouvait être question de compagnies ; nul ne s'offrait pour traiter avec le gouvernement ; l'élément du crédit public n'existait pas encore et ne pouvait pas exister ; tout l'ordre de choses le repoussait. Eh bien, dans ces grands intérêts qui m'étaient confiés, je sentais tous les jours le vide que laissait cette absence de coopération de l'industrie particulière, et j'ai passé ma vie alors à le regretter. Je sentais combien ce puissant et

intelligent auxiliaire viendrait ajouter à la puissance de l'administration, et combien, si tout l'ordre de choses ne l'avait repoussé, s'il n'avait été incompatible avec le crédit sur lequel reposent de semblables transactions, combien, dis-je, l'homme prodigieux qui imprimait aux travaux toute la grandeur et l'activité de son génie, aurait pu ajouter à sa gloire et à la prospérité de la France avec un tel secours. »

L'ancien directeur des travaux publics, aujourd'hui président du conseil des ministres, acceptait effectivement le concours de l'industrie; il l'acceptait pour les deux chemins d'Orléans et de Rouen, ne réclamant pour l'État que l'exécution de la ligne de la Belgique et de celle d'Avignon. Les motifs qu'il faisait valoir pour attribuer à l'État la construction de ces deux lignes n'étaient pas tous également incontestables. Quand il disait, par exemple, qu'il n'aurait aucune foi dans la puissance d'une compagnie, pour exécuter un chemin de fer de 80 lieues, et pour faire une dépense de 100 millions, il subissait l'empire des circonstances. Il oubliait que l'année précédente le cabinet avait lui-même proposé la concession de la ligne du Nord à une compagnie. L'observation ne pouvait manquer d'en être faite. On ne pouvait manquer non plus de dire que la défiance du ministère envers l'industrie choisissait mal son temps en venant se manifester à propos du chemin vers la Belgique, chemin destiné à unir de grands centres de population et traversant une des parties les plus fertiles et les plus riches de la France. C'était là une des lignes qui présentaient les plus belles espérances sous le rapport des résultats financiers. Le président du conseil ajoutait, il est vrai : « Je vois dans cette ligne sur la Belgique une importance politique, stratégique et commerciale, que je

ne reconnais à aucune autre. Jamais je ne livrerais une entreprise de cette étendue aux hasards d'une compagnie. » Cependant la meilleure raison qu'eût fait valoir le comte Molé, c'est qu'il fallait *arriver à un résultat pratique et commencer enfin l'exécution des chemins de fer en France.* Sa conclusion était des plus nettes. « Ainsi, disait-il, sur les quatre lignes qui vous sont présentées, il en est deux dont le gouvernement doit se réserver l'exécution ; quant aux deux autres lignes, nous n'aurions aucune répugnance à les donner à des compagnies, et si la Chambre avait voté les deux lignes, elle pourrait compter sur notre désir de lui présenter des soumissions, si nous en recevions qui nous inspirassent une confiance suffisante. »

On ne pourrait nier que la porte ne fût désormais largement ouverte à la conciliation. Comme il ne restait plus rien de la raideur de l'exposé des motifs, un accord semblait devoir être facile ; mais plus le ministère s'éloignait du point de départ, et plus l'opposition s'obstinait à agir comme s'il fût resté tout à fait inflexible. Deux ans après ce débat, en 1840, sous le ministère du 1er mars, le ministre des travaux publics, M. le comte Jaubert, présentant quelques projets de loi relatifs à différents chemins de fer, s'appuyait sur cette idée qu'en 1838 on était unanimement d'avis que ni l'État ni l'industrie particulière ne pouvaient s'emparer exclusivement des voies ferrées. C'était rappeler un fait vrai ; mais c'était aussi avouer implicitement que des considérations étrangères au sujet même avaient seules empêché de s'établir l'entente proposée par le ministère du 15 avril.

L'opposition, en effet, était décidée à ne rien entendre. Les objections portant sur le côté financier du projet, déjà exposées dans le rapport de la commission, furent

reproduites comme s'il s'était toujours agi de départir à l'État l'exécution du réseau national tout entier. De plus, on donna carrière à des appréhensions qui semblent aujourd'hui un peu étranges, notamment en ce qui concerne le transit dont il avait été si souvent question et l'agiotage que l'exposé des motifs et le rapport de la commission avaient fait valoir en sens divers. Ainsi, M. de Golbéry reprocha au ministre de sacrifier le transit des marchandises étrangères à travers notre pays par suite de la construction du chemin du Nord. Il soutint *qu'on allait faire tout affluer dans le port d'Anvers.* Le chemin vers la Belgique ne lui semblait devoir produire *d'autre effet que de dépouiller de tout commerce de transit les ports de France, et de les dépeupler d'étrangers; désormais le transit se fera par la Belgique, et les voyageurs mêmes prendront ce chemin pour arriver en France.* Ne semblait-il pas que le gouvernement se fût interdit de construire tout autre chemin que celui de Paris à la frontière belge? Ne semblait-il pas qu'on eût méconnu l'importance d'un chemin dirigé de Paris vers nos ports de la Manche? Pour avoir les compléments jugés nécessaires dans l'intérêt du transit, il ne fallait en réalité qu'attendre quelques années.

Quant à l'agiotage, pour écarter l'objection que les concessions particulières devaient y donner naissance, M. Berryer avait recours à des distinctions plus spécieuses que réelles. L'objection tirée de l'agiotage, il la déclarait très-fondée et très-grave; mais il ajoutait qu'elle l'était surtout par rapport aux entreprises qui n'ont pas de base réelle, tandis qu'elle ne pouvait porter sur des entreprises dont la réalité n'est pas contestée. Ainsi l'objection, d'après l'orateur, ne s'appliquait pas aux chemins de fer; car lorsqu'il s'agira d'adjuger une ligne, on

examinera quelle est l'importance de cette ligne, quelle est son utilité publique, quel sera le prix des transports et quels seront les avantages que la compagnie pourra retirer de l'exploitation. Dès lors l'exécution d'un chemin de fer par une compagnie ne peut reposer sur une valeur fictive.— En fait, l'agiotage se joue de toutes les distinctions théoriques. Tantôt il prête une valeur aux affaires qui n'en ont aucune, tantôt il double, il décuple, il centuple la valeur d'une opération très-sérieuse. Il revêt des formes diverses suivant les circonstances. Qu'on prît ses précautions pour le contenir; qu'on imposât dans ce but telles ou telles conditions aux compagnies, à la bonne heure; mais on ne pouvait s'attendre à l'étouffer entièrement. Au point de vue économique les assurances données par M. Berryer dans l'intérêt d'une cause d'ailleurs excellente manquaient d'une base solide. L'industrie privée n'avait pas besoin de ces arguments équivoques. La crainte de l'agiotage n'était pas suffisante pour faire écarter le concours des compagnies. Toute action entraîne quelque danger: les mille navires qui partent chaque année des ports européens pour traverser l'Océan n'arrivent pas tous au but de leur voyage; est-ce une raison pour arrêter le commerce et les navigateurs?

La cause de l'industrie particulière, prise dans son ensemble, fut d'ailleurs éloquemment défendue par M. Berryer, qui réclamait pour elle l'exécution des grands travaux de chemins de fer, et qui, tout en repoussant radicalement le projet ministériel, n'en proclamait pas moins en toute occasion, en 1838 comme en 1837, la nécessité de se mettre à l'œuvre. Les chemins de fer, il les regardait comme *des établissements civilisateurs;* la commission, disait-il, la commission, *après de longues et laborieuses discussions*, aurait été bien malheureuse si

par son travail elle aboutissait à faire croire qu'il faut désabuser le pays de l'importance des voies ferrées.

L'industrie privée eut un autre soutien, M. Billault, plus absolu dans son opposition, qui n'y mêla pas autant l'apologie des nouveaux chemins, qui parut même prendre à tâche de tranquilliser l'opinion sur l'avance qu'avaient d'autres nations relativement à la France. « A part l'Angleterre qui a aussi, dit-il, une position à part, et dont les chemins de fer ne me semblent pas une raison commerciale pour effectuer d'urgence les vôtres, parce que cela changera peu vos conditions vis-à-vis d'elle ; à part encore la Belgique, dans les autres pays de l'Europe, on parle beaucoup de chemins de fer, on en projette quelques-uns, mais on en commence, et surtout on est en train d'en achever fort peu. Procédons donc par voie d'un large essai en grande ligne; mais gardons-nous de la précipitation et de l'entraînement ; le gouvernement surtout doit s'en garder ; car il a d'autres intérêts beaucoup plus urgents à satisfaire. » Ces observatious n'étaient évidemment qu'une affaire de tactique, qu'un calcul d'opposition. Elles ne tenaient pas compte des dispositions qui éclataient de toutes parts au delà du Rhin. L'élan y était si manifeste que deux ans plus tard, en 1840, alors que l'ensemble des concessions ne comprenait en France que 885 kilomètres, les différents États de l'Allemagne en avaient 2,100, sans parler bien entendu de l'Autriche qui en comptait 877. Les actes accomplis en Belgique méritaient d'ailleurs qu'on s'y arrêtât davantage.

Le même orateur fut plus heureux dans d'autres parties de son discours, surtout quand il s'appliqua à venger l'esprit d'association des attaques et des insinuations dont il avait été l'objet dans l'exposé des motifs. M. Bil-

lault développa l'idée que les forces de l'esprit d'association ne demandaient en France qu'à être bien dirigées pour produire les plus salutaires effets. Il se montra ensuite un peu hardi dans ses raisonnements, surtout dans la comparaison qu'il établissait entre le temps où il parlait et les premières années de ce siècle. Certains passages sont curieux à rappeler à plus d'un titre, et donnent, d'ailleurs, matière à quelques observations utiles. « Oui, disait M. Billault, il est un préjugé légué par les gouvernements absolus, mais c'est contre l'esprit d'association, et c'est l'administration qui semble avoir recueilli ce legs. Sous un gouvernement absolu, toutes les forces sont et doivent rester concentrées dans sa main : c'est un besoin, une nécessité pour lui que de ne pas laisser créer, à côté de lui, des puissances rivales : l'esprit d'association est son plus dangereux ennemi : il y va de son existence que cet esprit soit sans cesse combattu, étouffé. » — Et plus loin, l'orateur résumait sa pensée en ces termes: « Ainsi, voilà les deux thèses bien posées : s'il s'agit d'un gouvernement absolu, qu'il fasse, et fasse seul, qu'il se garde de l'esprit d'association ; mais s'il s'agit d'un gouvernement constitutionnel, si surtout ce gouvernement est naissant, si le pays a besoin de former sous son nouveau principe ses mœurs et son esprit politique, qu'il encourage, qu'il développe par tous les moyens les industries et l'association ; il ne saurait vivre ni devenir puissant que par elles. Voilà comment je comprends la question. Je conçois, au reste, parfaitement les répugnances de l'administration pour les compagnies. Cette répugnance est conséquente à l'esprit de son organisation. Qui a réorganisé l'administration des ponts et chaussées? un gouvernement absolu, l'empire! (Murmures au centre.) La Chambre me paraît avoir mal compris ma pensée.

Je suis sans aucune préoccupation hostile contre les ponts et chaussées, je sais quel est le mérite de son personnel et la juste considération à laquelle il a droit; mais je cite un fait et il confirme mes doctrines : c'est le pouvoir absolu avec toute sa puissance d'action et de volonté, mais d'action et de volonté despotique; c'est l'empereur qui reconstitue l'administration des ponts et chaussées. Il voulait faire, tout faire, sans partage, sans rival ; en organisant le corps du génie civil, il y imprima son idée dominante, le monopole de tout pouvoir, de toute action: depuis lors jusqu'à nos jours, la répugnance contre les compagnies est naturellement restée dans ce corps une disposition traditionnelle. Telle était ma pensée ; elle est, je crois, justifiée par les faits [1]. »

Si cette appréciation — qui fait tout naturellement penser au temps actuel — est exacte, avouons que sous ce rapport, comme sous beaucoup d'autres, le second empire s'est radicalement séparé des traditions du premier. Loin de comprimer l'esprit d'association, il l'a systématiquement encouragé; loin de redouter les grandes compagnies, il en a favorisé, provoqué la formation. La pensée actuelle, en fait d'économie industrielle et sociale, est essentiellement différente de celle des premières années de ce siècle. On voit par cette différence combien nos mœurs et nos idées se sont transformées durant la période de paix et d'activité industrielle qui sépare les deux empires. L'eût-il voulu, l'empereur Napoléon Ier, avec toute sa puissance, n'aurait pu suivre, en matière d'association et d'industrie, le système suivi par l'empereur Napoléon III. Les éléments lui auraient manqué; la société ne se fût pas prêtée à des essais qui auraient paru

1. *Moniteur*, 10 mai, page 1489.

empreints d'arbitraire et de témérité. Déjà sous la monarchie de 1830, le moment était venu de marcher résolûment dans l'arène ; le gouvernement l'avait compris ; seulement il n'avait appliqué cette pensée qu'en une mesure trop restreinte. Dans la question des chemins de fer il se défiait de conseils qui lui étaient donnés alors par des hommes d'opposition, dont quelques-uns étaient placés en dehors de ce qu'on appelait l'opposition dynastique. Il s'en défiait surtout en 1838 lorsqu'il voyait que la défense de l'industrie privée était devenue une arme de parti.

Dans la discussion, M. Billault sut se tenir le plus souvent en dehors de la politique. Aux appréciations historiques sur le rôle des ingénieurs de l'État, il en ajouta d'autres sur le meilleur moyen d'utiliser leur savoir et leur aptitude. Il avait à montrer que l'industrie privée était en mesure d'en tirer parti. « Vous devez, disait-il à ce sujet, vous devez beaucoup plus attendre de ces mêmes ingénieurs, quand, dégagés de l'enveloppe des corps administratifs, ils travailleront sous leur reponsabilité personnelle. Vous savez ce que c'est en matière de travaux que l'aiguillon de cette responsabilité. Quand un ingénieur travaille pour son administration, ses travaux sont vus et retouchés par ses supérieurs, ses projets ne sont pas son œuvre exclusive, il ne saurait y apporter cette sorte d'amour de son œuvre, qui provoque énergiquement toutes les facultés de l'individu : c'est un travail froid, régulier, un travail administratif; mais rendez-le à lui-même, que son œuvre soit exclusivement la sienne, ce n'est plus par devoir, c'est pour lui, pour son nom, pour sa gloire que vous le faites travailler. Ainsi, pour la conception des plans, le mieux est aussi possible aux compagnies qu'au gouvernement; il faut même dire, car la conception

des plans ne se borne pas seulement aux détails matériels du tracé, elle embrasse les combinaisons commerciales, les calculs des combinaisons de tracés qui doivent satisfaire plus d'intérêts, et davantage rapporter; il faut dire que, pour cette partie des plans qui n'est pas la moins importante, l'intérêt et le génie commercial des compagnies seconderont, guideront merveilleusement la science de l'ingénieur. »

A l'époque où M. Billault s'exprimait ainsi, il n'avait pas eu l'occasion de voir l'administration de très-près. Il a pu se convaincre depuis que l'émulation, l'amour du bien public s'y peuvent rencontrer malgré ce qu'il appelle l'*enveloppe des corps administratifs*. Il avait raison, du reste, de soutenir que l'intérêt et le génie industriel des compagnies seraient de nature à seconder utilement la science de l'ingénieur dans le calcul des combinaisons commerciales se rattachant aux tracés. Il eût été bon de faire remarquer encore, au moment où l'industrie privée demandait à être chargée des chemins de fer, que les ingénieurs des ponts et chaussées pourraient mettre à son service, outre une science incontestée, les habitudes inappréciables d'une probité sévère. En revanche, dans un contact journalier avec les intérêts particuliers ils pourraient prendre des notions éminemment utiles sur les avantages d'une exécution rapide et sur la nécessité de procéder avec économie. La conclusion à laquelle arrivait l'orateur, c'est que le *gouvernement ne ferait ni plus vite, ni mieux, ni à meilleur marché que les compagnies*. Les faits ont complétement justifié cette opinion.

L'esprit d'association, en tant que moyen d'exécution des travaux publics, fut combattu par M. de Lamartine. Le discours qu'il prononça dans cette circonstance présente les caractères habituels de ses autres improvisa-

tions parlées ou écrites. Les idées larges, les instincts généreux, les magnifiques images y abondent; mais l'imagination y joue un trop grand rôle, elle s'y élève jusqu'au lyrisme. Si de tels accents peuvent, à l'éternel honneur d'un homme, dominer en un jour d'égarement les fureurs populaires, ils prépareraient pour la vie ordinaire des peuples, pour le gouvernement de leurs intérêts, des méprises nombreuses et de cruelles déceptions. « Si l'association privée a sa part, avait dit M. de Lamartine, si elle a ses droits, son utilité, ses services, faut-il méconnaître à ce point les attributions du gouvernement, que de lui retirer ce qui appartient essentiellement à l'État, c'est-à-dire la direction, le domaine, la surveillance, la détermination des grands ouvrages? Quoi! selon les belles expressions d'un ministre belge, la Belgique, par un effort disproportionné à ses forces, vous donne rendez-vous sur ses frontières, l'Europe entière s'y donne rendez-vous pour multiplier et compléter sa richesse, et la France seule y manquerait! On vous conteste ce moyen défensif de porter en un moment vos forces du centre à la circonférence, d'élever par l'abaissement des prix de transport, la valeur de toutes vos matières premières; et vous dites non, toujours non! et une commission composée des hommes consommés de cette Chambre, après trois mois d'étude, ne vous découvre que des difficultés, ne vous apporte que des dénégations!..... Et pourquoi donc exclure le gouvernement, qui n'est que la nation agissante, des œuvres que la nation a à accomplir? pourquoi cette clameur dès qu'on prononce le mot de gouvernement dans une entreprise quelconque? Pourquoi? c'est qu'en France, depuis vingt-cinq ans, le gouvernement est hors la loi; c'est l'ennemi commun; il faut se liguer contre lui, nier ce qu'il affirme, affirmer ce qu'il nie, se

passer de lui partout, le déclarer incapable, embarrassant, impuissant en tout, le séparer de la nation, le condamner à un ostracisme politique, commercial, industriel, qui le mette en dehors de tout ce que le pays veut faire; lui dire nous ferons tout sans vous, ou nous ne ferons rien, et ne le laisser exister au sommet de la nation que comme une grande et coûteuse inutilité, destinée seulement à décorer notre impuissance et à servir de but à tous les reproches, à toutes les insultes, à toutes les épigrammes dont vit une envieuse popularité! »

M. de Lamartine s'abandonnait à quelques abstractions que ne comportait guère la nature du sujet : « Vous voulez, disait-il à ses adversaires, vous voulez paralyser, décentraliser l'administration, que vous confondez avec la liberté, avec le droit individuel. Moi je veux décentraliser avec vous le droit politique, et centraliser plus puissamment encore l'administration générale du pays. Je dis générale, car je ne veux pas plus que vous enlever aux unités locales ce qui leur est nécessaire pour agir dans la sphère étroite de la localité. Eh bien! quel est le résultat de votre système? D'affaiblir la liberté même, de la convaincre d'impuissance et d'en faire je ne sais quelle force disséminée, abstraite, incohérente, se refusant à soi-même les moyens d'action collective, renvoyant tout à l'intérêt individuel, le plus borné, le moins moral, le moins actif, le moins régulier, le moins social des intérêts. » Arrivant aux compagnies et à leur rôle, M. de Lamartine s'écriait : « Ah! il y a un sentiment qui m'a toujours puissamment travaillé en lisant l'histoire ou en voyant les faits. C'est l'honneur des corps, c'est l'incompatibilité de la liberté sincère, progressive, avec l'existence des corps dans un État ou dans une civilisation. Je sais que ce n'est pas la pensée commune, qui

leur attribue au contraire une sorte de corrélation avec la liberté. Mais on ne fait pas attention que l'on entend alors la liberté aristocratique et non pas la liberté démocratique, et que si les corps résistent à ce qui est au-dessus d'eux, ils oppriment de la même force tout ce qui est au-dessous. C'est la tyrannie la plus odieuse, parce qu'elle est la plus durable, la tyrannie à mille têtes, à mille vies, à mille racines, la tyrannie que l'on ne peut ni briser, ni tuer, ni extirper; c'est la meilleure forme que l'oppression ait jamais pu prendre pour écraser les individus et les intérêts généraux. Une fois que vous les avez créés ou laissés naître, ils sont maîtres de vous pour les siècles. Vous ne savez où les saisir, et ils vous dominent. Les corps ou ce qui leur ressemble, les intérêts collectifs reconnus par la loi et organisés, c'est la même chose, c'est l'asservissement prompt, inévitable, perpétuel de tous les autres intérêts....... Que sera-ce, grand Dieu, quand, selon votre imprudent système, vous aurez constitué en intérêt collectif et en corporations industrielles et financières les innombrables actionnaires de 5 ou 6 milliards que l'organisation de vos chemins de fer agglomérera entre les mains de ces compagnies? Changez donc les tarifs alors! Mais comment les changerez-vous? Par la loi. Mais qui votera la loi? Des actionnaires en majorité. Intervertissez donc les lignes. Mais qui votera les lignes? Des actionnaires encore! Établissez-donc des lignes rivales : mais qui votera ces lignes? Des actionnaires en majorité. Améliorez, perfectionnez, changez les systèmes arriérés sur vos lignes. Mais qui votera ces améliorations, ces perfectionnements désirés, commandés peut-être par l'intérêt général du pays? Qui? Des actionnaires encore. »

Ici l'orateur perdait de vue le génie de son temps; il

perdait de vue les forces inhérentes à notre société. Certes il avait dévoilé sur quelques points les tendances instinctives des compagnies ; son tort consistait à ne pas voir qu'il ne serait pas impossible de les contenir. Non, certes, la France du XIXe siècle n'en était pas réduite à choisir entre un esclavage odieux et la privation d'un moyen d'action auquel d'autres peuples devaient de si merveilleux résultats. C'était pourtant à cette alternative que dans son entraînement voulait nous ramener l'orateur, car il ajoutait : « Vous les laisserez, vous partisans de la liberté et de l'affranchissement des masses, vous qui avez renversé la féodalité et ses péages, et ses droits de passe, et ses limites, et ses poteaux, vous les laisserez entraver le peuple et murer le territoire par la féodalité de l'argent. Non, jamais gouvernement, jamais nation n'aura constitué en dehors d'elle une puissance d'argent, d'exploitation, et même de politique, plus menaçante et plus envahissante que vous n'allez le faire en livrant votre sol, votre administration et 5 ou 6 milliards à vos compagnies. Je vous le prophétise avec certitude, elles seront maîtresses du gouvernement et des chambres avant dix ans. L'administration du pays n'est que de 300 millions par an, et vos compagnies remueraient un personnel et des intérêts plus forts que le personnel et l'intérêt de l'État tout entier? Aurez-vous si peu de prévoyance pour le peuple, pour le gouvernement lui-même? Créerez-vous une force nouvelle de monopole, qui ne s'étendrait pas seulement sur le peuple, mais qui ne tarderait pas à s'étendre sur le gouvernement et sur les pouvoirs mêmes électifs du pays? » [1]

Voilà certes de magnifiques paroles, mais elles n'ont

1. *Moniteur* du 10 mai.

pas été confirmées par l'événement. Les dix ans sont écoulés; dix autres années ont même recouvert la première période décennale, et nous n'avons pas vu se produire et nous ne voyons pas se préparer les sinistres effets qu'annonçait M. de Lamartine. Sans doute il y a eu des abus, sans doute certaines mesures prises par les compagnies ont pu exciter de justes plaintes; mais un système contraire eût-il été à l'abri de toute faute et de toute critique? Les griefs qu'a pu créer de temps en temps le mode actuel de l'exploitation sont bien loin d'ailleurs d'avoir atteint les proportions prédites et d'avoir débordé sur le gouvernement du pays. Ce qu'on pouvait, ce qu'on peut toujours dire, c'est que ces grandes sociétés qui exploitent les chemins de fer, ont besoin d'être réglementées et surveillées; cela est incontestable. Des faits éclatants attestent qu'elles peuvent l'être. La science économique ne fera que mettre de plus en plus en évidence les moyens à employer pour atteindre le but. C'est à cette condition, et à cette condition seulement que les compagnies peuvent subsister. Il y a d'ailleurs, répétons-le, dans les actes constitutifs des réserves et des conditions qui permettraient de dominer un monopole reconnu inintelligent et abusif, et, s'il en était besoin, d'y mettre fin.

Les faits ont encore prononcé sur un autre point dans un sens contraire aux prévisions de M. de Lamartine. Il avait demandé à quoi serviraient ces belles administrations spéciales, ces corps qui sont nés, qui ont grandi, qui grandissent tous les jours avec les perfectionnements de l'administration publique? Il avait demandé à quoi bon ces armées d'ingénieurs civils, militaires, que l'École polytechnique prépare tous les ans dans des études qui font la gloire de la France, et l'objet de l'émula-

tion du monde? On a vu depuis que l'industrie privée n'était pas condamnée à laisser en dehors d'elle de tels éléments. Elle a su, au contraire, dans l'exécution des chemins de fer, en tirer un parti conforme aux intérêts de l'œuvre entreprise.

On peut conclure de ce qui précède que, tout en répandant des traits lumineux sur la question du rôle départi à l'État pour l'exécution des grands travaux publics dans un pays comme la France, M. de Lamartine avait évoqué contre l'intervention des associations particulières de véritables fantômes. La majorité de 1838 eût-elle été disposée à s'effrayer du despotisme des compagnies, on comprendrait encore que des prophéties si visiblement exagérées n'eussent pas réussi à lui causer de grandes terreurs. Mais cette majorité qui refusait de s'associer à ces craintes, se livrait d'elle-même avec l'abandon le plus complet à des appréhensions d'un autre genre, appréhensions sincères sur beaucoup de bancs, affectées sur quelques-uns, partout démesurément outrées; nous voulons parler des appréhensions relatives aux finances, aux voies et moyens d'exécution. Les paroles prononcées à ce sujet dans le rapport de la commission avaient trouvé de l'écho de tous les côtés de l'assemblée. Un des membres du parti modéré, M. Muret de Bort, qui ne repoussait pas absolument l'idée d'une transaction, bien qu'il la voulût dans d'autres termes que ceux qu'avait indiqués le ministère, venait cependant dire à propos de l'état financier qu'il était tout à fait d'accord avec la commission; c'était à ses yeux un argument bien puissant contre l'entreprise de grandes lignes de chemins de fer au compte du trésor, *que l'absence d'un plan financier quelconque pour y faire face, que cette inconséquence avec laquelle on mettait en regard, d'un côté, des dépenses gigantesques, des*

*dépenses certaines qui ne sauraient que dépasser les prévisions*, *de l'autre, comme voies et moyens, ces excédants de recettes*, déjà tant engagés par de précédents votes, par exemple par les votes concernant les routes, les canaux, les rivières, les ports. Ces excédants de recettes, que les crédits extraordinaires dévorent par anticipation, lui semblaient une *hypothèque nominale, hypothèque sans valeur que l'on jette à tous venants et chaque jour plus réduite, précisément au moment où on l'affecte à plus de besoins.*

Ces paroles obtinrent faveur dans les rangs de la majorité opposante. Son opinion fut résumée sous une forme plus mathématique par un des membres de la commission, M. Lepeletier d'Aunay, qui, partant de ce fait que la dépense avait été évaluée à 375 millions, et supposant d'ailleurs cette évaluation exacte, arrivait à établir que le trésor ayant déjà 200 millions à fournir pour l'achèvement d'autres travaux, c'était une dépense de près de 600 millions qu'on avait en perspective. La commission avait pensé que, devant une pareille dépense, *on ne pouvait pas entrer dans la voie de l'emprunt partiel*, auquel on serait cependant amené si on abordait la carrière, et cela sans aucune garantie que le but auquel on tendait serait atteint. « Les emprunts partiels, dit l'orateur, ont l'inconvénient d'engager la Chambre dans la dépense, sans qu'elle puisse avoir quelque garantie que les travaux s'effectueront. Et quant à l'emprunt général, non seulement le gouvernement ne le propose pas, mais il s'y refuse. La commission, devant un tel fait, est-elle fondée à dire que les voies et moyens sont insuffisants? »

Vainement le ministre des finances essaya de rassurer l'assemblée sur les ressources du trésor. Il est vrai que M. Lacave-Laplagne ne porta pas dans ses déclarations une assurance propre à dominer et à convaincre. Il était

embarrassé par quelques-unes de ses paroles antérieures sur le danger qu'il pouvait y avoir à favoriser la disposition des capitaux, *à s'engager prématurément et pour des sommes considérables dans des entreprises sur lesquelles l'expérience n'avait pas encore suffisamment prononcé*. Le ministre expliqua que c'était dans la préoccupation de l'avenir qu'il avait articulé des doutes à ce sujet. La question financière ne devait pas être un motif de préoccupation. « Heureusement pour notre pays, ajouta-t-il, il offre des ressources assez abondantes pour que ce ne soit pas la crainte des dépenses qu'ils entraîneront qui doive vous faire renoncer à l'exécution de tous les grands et utiles projets qui vous ont été soumis. » Il était évident que la Chambre ne voulait à aucun prix être rassurée sur ce point-là.

Les dernières concessions faites par le ministère, — concessions que la majorité pouvait élargir encore en ne votant que l'une des deux lignes réclamées, — auraient laissé toute liberté pour donner dans un avenir prochain pleine satisfaction aux partisans des compagnies. Si l'on voulait l'exécution par l'industrie privée, un ou deux rameaux détachés du tronc n'auraient pas altéré sensiblement l'homogénéité du système. Au terme de la discussion, M. Martin (du Nord) vint rappeler que le gouvernement avait d'abord demandé quatre lignes qui paraissaient les plus importantes, qu'ensuite, faisant encore un sacrifice au besoin fortement senti de construire des chemins de fer, il avait annoncé l'intention de transiger relativement à deux des projets. « Et maintenant, ajoutait le ministre, ce serait par un refus pur et simple que vous répondriez à nos propositions, à nos efforts..... Prenez-y garde! Songez à votre responsabilité, après ce qui s'est passé dans la dernière session. Tout le monde

dit : Il faut des chemins de fer; ce sont des voies de communication admirables, il ne faut pas que le pays en soit privé. » Mais la majorité opposée au cabinet avait pris son parti; et loin de consulter, quant à la question actuelle, les intérêts de l'ordre économique,elle ne cédait guère qu'à des inspirations politiques.

Ce fut même inutilement que vers la fin du débat, le ministère laissa voir qu'il se contenterait encore du chemin du Nord, de ce chemin vers Londres et la Belgique, regardé suivant une expression du temps, comme un gage de l'*affermissement du trône de juillet, comme le signe manifeste du sens de sa politique au dedans et au dehors;* la majorité ne voulait pas comprendre ce côté de la question. Cette ligne avait été, cependant, très-vivement défendue. M. de Lamartine s'était montré très-pénétré de l'intérêt pratique en parlant du chemin vers la Flandre. Au moment de terminer son discours, il avait dit : « Que reste-t-il? A conclure si nous accorderons un de ces chemins au gouvernement, et quel chemin nous lui accorderons le premier? Eh bien! je n'hésite pas, et personne en Europe n'hésiterait à comprendre et à décider qu'il vous faut avant tout le chemin de Bruxelles. Personne! je me trompe, vos ennemis au dehors vous déconseilleront toujours ce chemin, car c'est le complément de votre nationalité, de votre défense, de votre politique et de votre commerce. Vos ennemis vous le déconseilleraient; hâtez-vous donc de le faire. »

Un autre député que nous avons vu tout à l'heure si roide dans ses énonciations sur les finances, M. Muret de Bort, reconnaissait que le chemin de Belgique avait un caractère politique. Il déclarait qu'il appuierait et qu'il provoquerait au besoin tout amendement ayant pour but d'autoriser le gouvernement à faire ce chemin-

là au compte du trésor, s'il ne se rencontrait pas, avant la prochaine session, des compagnies sérieuses soit pour une concession gratuite, soit au moins pour une concession avec subvention de l'État sous une forme quelconque.

Du côté de l'opposition on avait réponse à tout. Après avoir redit que les lignes qui facilitent les relations internationales sont des lignes civilisatrices comme tout ce qui crée des relations plus rapides, plus fréquentes entre des peuples voisins les uns des autres, M. Berryer prétendait qu'on avait employé, au sujet du chemin de la Belgique, des *expressions mystérieuses qui voilaient quelqu'intérêt*. La désignation de lignes politiques lui semblait un mot vide de sens. Il n'admettait pas dans tous les cas que la ligne du Nord fût une ligne politique, une ligne qui dût réserver à l'État une action particulière. Enfin, pour colorer un refus aussi âpre que celui auquel on allait aboutir, l'orateur disait en finissant : « Je crois qu'il faut que la Chambre se pénètre des sentiments dont a été pénétrée la commission, que la Chambre sollicite MM. les ministres de ne pas s'enfermer obstinément dans un système, dans une exception où je ne vois pas la raison, mais des amours-propres engagés. Qu'ils viennent au-devant des vœux de la Chambre et du pays, il en est temps encore ; la session est loin de son terme. »

Un autre membre de l'opposition, M. Duvergier de Hauranne, avait sans doute la même intention lorsqu'il affirmait que si le gouvernement eût demandé l'autorisation de faire exécuter par l'État une des lignes qui ne peuvent présenter à l'industrie particulière aucune chance de succès, la commission se serait empressée d'entrer en accommodement. Il croyait qu'aucun membre de la commission ne le démentirait. Mais le gouvernement deman-

dait comme condition absolue l'exécution du chemin de Belgique. Or, cette prétention avait complétement changé la situation.—C'était là un faux-fuyant visible. Pour ne pas avouer qu'on était décidé à repousser toute proposition du ministère, on se déclarait prêt à accepter telle autre proposition en dehors de sa politique, et, disons-le, quand il s'agit du chemin de la Belgique, en dehors de la vraie politique de la France en fait de voies ferrées.

Qu'arriva-t-il? Tous les articles du projet furent rejetés successivement. Le scrutin d'ensemble ne présentait ensuite qu'un intérêt très-secondaire. On trouva dans l'urne 196 boules noires et 69 boules blanches [1].

Aujourd'hui que nous pouvons juger les débats de 1838 avec l'impartialité de l'histoire, aujourd'hui que des expériences répétées ont singulièrement éclairé la question des chemins de fer, il n'est pas difficile de reconnaître qu'une solution exclusive, soit dans un sens, soit dans un autre, était également erronée. Suivant un mot prononcé dans cette discussion même, par M. le comte de Laborde, *il n'y avait pas trop du concours de l'intérêt privé avec l'appui du gouvernement*. Dans l'état de la France, de ses idées, de ses habitudes, avec les institutions spéciales qu'elle possède en matière de travaux publics, avec l'inexpérience de l'esprit d'association, c'était un rêve que de repousser absolument l'intervention de l'État. On ne pouvait contester que le gouvernement seul disposât d'un personnel capable de diriger la construction. En dehors des ponts et chaussées, il n'y avait que quelques rares individualités qui fussent

1. L'exposé des motifs avait été présenté à la Chambre des députés le 15 février 1838. Arago avait lu son rapport le 24 avril. — La discussion occupa quatre séances. Elle s'ouvrit le 7 mai, se continua les 8 et 9 et finit le 10 du même mois.

en mesure de prêter une aide utile pour ces applications toutes nouvelles. L'État pouvait sans doute mettre ses ingénieurs à la disposition de l'industrie, mais il était à considérer en outre que dans toutes les grandes affaires, la France a coutume de voir agir son gouvernement, c'est-à-dire de compter sur l'appui de cette unité morale qui sert à concentrer les forces éparses du pays. Est-ce un mal? Ici, comme partout, l'excès est possible, et certes cette disposition de l'opinion publique serait extrêmement funeste, si elle allait jusqu'à étouffer l'initiative individuelle. Contenue dans de sages limites, elle peut au contraire produire et elle produit effectivement un grand bien. Dans tous les cas, il y avait là un fait, un fait palpable, dont il était nécessaire de tenir compte.

Mais l'industrie privée a des ressources et des qualités qui lui sont propres; elle est très-sensible à certaines impulsions. Communément elle est plus prompte dans l'action que l'État. En outre, la masse des dépenses à effectuer ne permettait pas d'en charger le trésor seul, à moins de renvoyer l'achèvement de nos grandes lignes à une époque beaucoup trop lointaine. Les hommes qui répugnaient à de longs délais ne pouvaient à ce point de vue regarder l'État, pour nous servir d'un mot pittoresque prononcé à la tribune, comme l'*unique fabricant* des chemins de fer. Ce n'est pas que notre situation financière fût aussi inquiétante qu'on le prétendait ; nos finances ont une élasticité que des faits ultérieurs ont mise hors de doute ; mais la France ignorait l'étendue de ses ressources, et dans l'état du crédit, des opérations trop hardies n'auraient pas manqué de répandre l'effroi. Par l'association des capitaux individuels, l'industrie était en mesure de grouper des moyens d'une puissance incalculable. Au point de vue politique, n'était-il pas utile d'ailleurs d'in-

téresser la masse des petits capitalistes dans des entreprises pour lesquelles le maintien de la paix sociale est une condition absolue de succès? Enfin, rien ne pouvait être plus favorable au développement de la puissance économique du pays que les encouragements donnés aux entreprises particulières. C'étaient là d'excellentes raisons pour que le gouvernement n'assumât pas seul l'accomplissement de la tâche, et pour qu'il fît une part à l'industrie privée fécondée par l'association, en s'appliquant à élargir de plus en plus cette part à mesure que la confiance grandirait.

Aucune objection sérieuse n'était possible d'ailleurs contre l'intervention limitée de l'État. Le mal ne pouvait être grand, nous l'avons dit, aux yeux mêmes des partisans les plus déclarés de l'industrie privée, si le gouvernement exécutait un ou deux chemins. Pour le moment, l'essentiel, c'était bien qu'on se mît à l'œuvre; on l'avait proclamé presque unanimement. Satisfaite du sacrifice que le ministère avait consenti et laissant de côté ses préoccupations politiques, l'opposition aurait dû voter au moins le chemin de la Belgique. Elle se serait honorée et fortifiée par un tel acte, car la meilleure preuve que les partis, comme les hommes, puissent donner de leur énergie, c'est de montrer qu'il savent maîtriser leur propres entraînements. En rejetant toutes les propositions, et en les rejetant, comme elle le fit, de la façon la plus dédaigneuse, la Chambre donnait une preuve évidente de faiblesse; triste exemple des abus que peuvent engendrer les préoccupations de parti dans l'examen des questions d'affaires! Sans doute la conduite du cabinet n'était pas exempte de fautes. La première, la plus grave assurément, consistait à avoir mal interprété le vote de 1837, et déserté le drapeau de l'industrie privée, pour arborer l'étendard d'un

système absolument contraire. Mais s'il avait prêté une oreille trop favorable aux idées exclusives du directeur général des ponts et chaussées, le ministère avait eu le rare mérite de reconnaître son erreur et de proposer une transaction. L'avantage lui reste, sous ce rapport, devant la justice de l'histoire.

## CHAPITRE IV

**Ce qui résulta des discussions de 1838 pour la science économique. — Intermède dans la période des discussions. — Politique du ministère du 12 mai et de celui du 1er mars par rapport aux voies ferrées.**

Malgré le complet avortement du projet de 1838 qui s'était annoncé comme devant former la grande charte des chemins de fer, on ne peut pas dire que la discussion eût été stérile. Un résultat était acquis, un résultat qui nous portait fort loin de ces formules absolues dont étaient empreints et le premier exposé ministériel et le rapport d'Arago. On ne savait encore sous quelle forme on réussirait à concilier l'action du gouvernement et l'action des compagnies; mais il était devenu évident que cette conciliation formait désormais le but à poursuivre. On ne tarda pas à s'apercevoir combien, grâce aux dernières discussions, l'idée de recourir à l'action de l'industrie privée avait gagné de terrain. Quand le ministère du 15 avril se retira au mois de mars 1839, la question des chemins de fer n'était plus aussi lourde à porter qu'elle l'avait été durant les années précédentes. S'il ne l'avait pas résolue, ce ministère en avait préparé la solution en déblayant l'arène à ses propres risques; ses tergiversations mêmes avaient servi à faire étudier sous ses diffé-

rentes faces un sujet si vaste et si nouveau. Toutes les raisons qui militent en faveur de l'industrie particulière avaient été soigneusement exposées; tous les modes par lesquels le gouvernement pouvait venir à son aide, avaient été analysés, disséqués. Le jour se faisait ainsi de tous les côtés. La transaction que des animosités politiques avaient empêché de s'accomplir fut bientôt regardée par tout le monde comme une impérieuse nécessité.

Dans le ministère si laborieusement enfanté qui prit les affaires le 12 mai 1839, à la suite d'une combinaison ministérielle intérimaire, et qui donnait le pouvoir aux fractions opposantes les moins compromises dans la coalition, le portefeuille des travaux publics échut à M. Dufaure. On avait généralement confiance dans les intentions et les lumières du nouveau ministre, à qui revenait la mission de continuer l'étude de cette question des chemins de fer abordée jusqu'alors sous de si fâcheux auspices [1].

La session de 1839 s'écoula sans que la question fût reprise dans son ensemble. On expédia diverses affaires courantes de chemins de fer; on avisa à des nécessités spéciales que les circonstances avaient créées, mais la discussion ne porta plus sur le réseau national. Il était évident pourtant qu'elle devait renaître un jour ou l'autre sur ce point. Seulement, après le désarroi que le rejet des deux plans de 1837 et de 1838 avait mis dans le travail officiel, il fallait préparer de nouvelles propositions. L'intérêt du pays le commandait impérieusement.

1. Le ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics avait été scindé en deux. Les travaux publics formèrent le ministère à la tête duquel fut placé M. Dufaure. L'agriculture et le commerce composèrent un autre département qui embrassait tous les éléments de la production et des échanges.

Lorsque autour de nous d'autres peuples s'étaient mis à l'œuvre avec une ardeur croissante, lorsque la Belgique allait bientôt avoir achevé son réseau et que les nations de l'Europe centrale, entre la mer du Nord et les montagnes de la Suisse, poussaient vivement l'exécution de plusieurs chemins avec une activité remarquable, nous ne pouvions pas continuer à étaler aux yeux du monde le spectacle de nos stériles ardeurs. Dans l'impuissance de tracer les lignes d'un réseau, on avait d'ailleurs concédé à l'industrie quelques chemins de fer isolés, à la fin de la session de 1838. Nous retrouverons plus loin toute la suite des concessions faites sous le gouvernement de juillet; mais il convient de rappeler que les concessions existant en 1839, telles que celles du chemin de fer de Paris à Orléans avec embranchement sur Corbeil, Pithiviers et Arpajon, du chemin de Paris à Rouen, au Hâvre et à Dieppe, du chemin de Lille à Dunkerque [1], avaient promptement entraîné des difficultés sérieuses, par suite des dispositions trop exigeantes insérées dans les cahiers des charges. Regardées avec une sorte d'envie, les compagnies, qui avaient été trop étroitement constituées, se trouvaient en proie à une gêne des plus inquiétantes. Il était nécessaire de prendre quelque parti, soit pour venir à leur secours, soit pour liquider leur ruine.

Ce fut l'œuvre de la session de 1839. Ce fut par ce côté que le ministère du 12 mai toucha, législativement parlant, à l'économie des chemins de fer. Des mesures de soulagement furent d'abord appliquées à quelques concessions; puis on adopta une loi [2] par laquelle les

1. MM. Vivien, Vitet et le général Lamy avaient été rapporteurs de ces lois à la Chambre des députés, et MM. comte Daru, baron Ch. Dupin et Chevandier à la Chambre des pairs.

2. Loi du 9 août 1839.

compagnies auxquelles des chemins avaient été concédés, étaient autorisées à proposer des modifications au tracé général comme à la largeur de ces chemins, au maximum des pentes, au minimum du rayon des courbes, à la hauteur ou à la largeur des ponts sur les routes, les rivières, les canaux, les chemins vicinaux, etc.

Après la session, le ministère songea de bonne heure à se mettre en état de saisir les Chambres, dès le commencement de l'année suivante, de la question générale. Imitant M. Martin (du Nord) en cela, M. Dufaure institua une commission chargée de reprendre tous les points précédemment débattus. Le ministre eut soin d'assurer à cette commission les conditions d'une réelle indépendance. A côté des représentants des ponts et chaussées et de l'administration proprement dite, il plaça des hommes appartenant à la haute banque et au commerce. La commission était composée de MM. comte d'Argout, Baude, Cavenne, François, baron de Fréville, comte Jaubert, Kermaingant, Legentil, Legrand, Rivet et Vivien. M. Smith, dont nous avons mentionné les études spéciales à propos des chemins de fer de la Loire, en était secrétaire. M. Legrand avait dû naturellement en faire partie. Sa haute situation l'aurait exigé; lui seul d'ailleurs possédait les notions de détail, les éléments complets des études antérieures qui étaient indispensables pour les nouvelles délibérations. Les idées absolues de M. Legrand avaient évidemment perdu du terrain sous le ministère du 12 mai. Après le dernier et rude échec éprouvé devant la chambre élective, son influence s'était un peu amoindrie, quoique sa position officielle eût grandi par suite de la formation d'un ministère spécial des travaux publics [1].

1. Une ordonnance du 18 mai 1839 avait nommé le directeur général sous-secrétaire d'État.

L'esprit qui animait M. Legrand fut loin d'influer aussi fortement sur la commission de 1839 que sur celle qui avait élaboré les projets de 1838 sous la présidence de M. Martin (du Nord).

Quand on compare les procès-verbaux de ces deux commissions, on constate tout de suite qu'en 1839 on s'appliquait davantage à étudier les questions en elles-mêmes, pour les juger sans parti pris. C'est une raison pour que nous attachions un intérêt particulier à nous rendre compte des délibérations. Les procès-verbaux des séances de la commission forment, du reste, un tableau exact de l'état où se trouvait alors la science économique appliquée aux routes ferrées. On y voit le résumé de tout ce qu'avaient produit les discussions passées, le point où elles avaient conduit le problème encore pendant.

La première séance eut lieu le 16 septembre 1839. M. Dufaure, qui présidait la commission, commença par l'entretenir du but pour lequel elle était assemblée. Après avoir rappelé les circonstances qui avaient paralysé en France les créations de chemins de fer, et montré comment ces créations devaient contribuer au développement de la prospérité publique, il conclut qu'il était d'une haute importance de saisir les Chambres le plus tôt possible de propositions nouvelles mûrement étudiées.

Le ministre précisait ensuite les questions à examiner, questions posées déjà pour la plupart, mais qui attendaient toujours une solution : 1° Quel système doit-on adopter pour l'exécution des chemins de fer? 2° Comment, dans le cas où l'État serait chargé de construire certaines grandes lignes, devrait-on procéder à l'exécution? Serait-ce par les moyens ordinaires? Serait-ce par des adjudications à forfait? 3° Pourrait-on suivre un sys-

tème mixte d'après lequel l'État ferait ce que l'on peut appeler le sol des chemins, c'est-à-dire les terrassements, les ouvrages d'art, etc., et laisserait à des compagnies le soin de poser les rails, d'acheter le matériel d'exploitation, etc.? 4° Dans le cas où l'on reconnaîtrait que l'on doit en général abandonner l'exécution aux compagnies, n'y aurait-il pas lieu de réserver encore certaines lignes à l'État? 5° Comment les compagnies devraient-elles être constituées et quelles conditions conviendrait-il de leur imposer?

Le programme était vaste, comme on le voit, et encore passons-nous beaucoup de questions de détail. La science économique, dans l'état actuel des choses, doit s'arrêter bien plus à l'esprit général qu'à la lettre même de chacune des décisions prises en 1839. Il n'y a plus là d'intérêt pratique. Aussi suffira-t-il, pour faire juger les tendances de la commission, de noter ce qui fut résolu par rapport à deux ou trois des questions les plus importantes, celles par exemple qui se rapportent au système d'exécution des voies ferrées et au partage des travaux entre l'État et les compagnies. Sur le premier point, la commission était d'avis qu'il n'y avait lieu ni d'exclure le gouvernement de l'exécution, ni de la lui confier exclusivement; que le choix à faire entre l'État et les compagnies dépendait entièrement des circonstances, que cependant on pouvait prévoir des cas dans lesquels l'État devait nécessairement être chargé du travail, par exemple lorsqu'il s'agit d'une ligne à laquelle se lient de grands intérêts politiques, et pour l'exécution de laquelle les compagnies n'offriraient point de suffisantes garanties.

Quant à un système mixte, la commission en adoptait complétement l'idée. Il lui paraissait que dans la construction d'une route ferrée, l'État aurait très-souvent

intérêt à se renfermer dans les détails d'expropriation, dans les travaux de déblais et de remblais, dans les ouvrages d'art, en un mot dans tout ce qui constitue la route proprement dite. Par ce moyen, disait la commission, le gouvernement dégagerait l'industrie privée de tout ce que l'établissement des chemins de fer offre d'éventuel et d'inconnu.

La commission de 1839 eut, en définitive, le mérite d'élucider les diverses questions qui restaient à résoudre. Un grand nombre des avis qu'elle avait exprimés sont devenus des règles, et sont encore en vigueur aujourd'hui. Les procès-verbaux de ses délibérations peuvent être regardés comme un des documents les plus curieux et les plus importants que nous possédions sur la matière. Le rôle de M. Dufaure au ministère des travaux publics n'alla pas au delà de ces travaux préparatoires. Ce ministre n'eut point à saisir la législature d'un plan systématique. Le cabinet du 12 mai dont il faisait partie quitta les affaires dès les premiers temps de la session de 1840.

Le ministère du 1er mars qui vint ensuite avait sans doute l'intention de mettre en œuvre les éléments réunis. M. Jaubert, qui remplaçait M. Dufaure aux travaux publics, avait été membre de la commission de 1839. Quoique le nouveau président du conseil, M. Thiers, eût déjà, comme on l'a dit plus haut, exprimé à une autre époque une opinion favorable à l'exécution des lignes ferrées par l'État, le cabinet, considéré dans son ensemble, inclinait complétement vers les opinions manifestées par la majorité de la chambre élective en 1838. Les circonstances qui survinrent alors ne permirent pas plus en 1840 qu'en 1839 d'adopter des dispositions générales pour le réseau national. La chaîne des grandes discussions, interrompues depuis deux ans, ne fut pas renouée.

Dans les divers projets qui furent apportés aux Chambres, on s'attaqua seulement à des chemins isolés. La ligne de Paris à Orléans obtint, avec une prolongation de jouissance, une garantie d'intérêt de 4 p. 0/0 sur un capital de 40 millions, — seul exemple en ce genre qu'ait donné le gouvernement de 1830; — la ligne de Paris à Rouen, celle de Strasbourg à Bâle reçurent des prêts du trésor, l'un de 14 millions, l'autre de 12 millions 600 mille francs; l'exécution des lignes de Montpellier à Nîmes, de Lille et de Valenciennes à la frontière belge, fut laissée à l'État [1].

Avant de voir le sort réservé aux chemins dont l'établissement fut décidé à cette époque, comme de ceux qui avaient été antérieurement autorisés, il nous faut assister à la troisième et dernière phase de la période des discussions. Cette phase est peut-être la plus curieuse de toutes, en ce que les expériences déjà réalisées jettent sur le débat et principalement sur le côté économique du débat de précieuses clartés.

1. Loi du 15 juillet 1840. L'année précédente on avait été obligé de résilier les concessions faites en 1838 pour l'exécution des lignes de Paris à Rouen et au Hâvre, et de Lille à Dunkerque.

# TROISIÈME SECTION

## LA SCIENCE ÉCONOMIQUE DURANT LA TROISIÈME PHASE DE LA PÉRIODE DES DISCUSSIONS.

## CHAPITRE I

**État de la question en 1842. — Économie générale du système proposé par le ministère du 29 octobre. — Traits essentiels de la politique adoptée au sujet des chemins de fer.**

On ne s'étonnera point qu'il se soit écoulé une période de silence et d'inaction entre les projets isolément votés en 1840 et les discussions de 1842, si l'on se rappelle les événements politiques qui surgirent alors et qui eurent tant de retentissement. En 1840, la situation générale du pays avait profondément changé en quelques mois. L'attention publique s'était détournée des entreprises d'intérêt matériel pour se porter sur ces redoutables problèmes soulevés tout à coup en Orient, problèmes que nous devions voir renaître quatorze années plus tard et qui ont été résolus d'une façon si glorieuse pour nos armes et pour notre politique.

Quand les émotions de 1840 furent passées, il fallut encore attendre un certain temps avant que la tempête qui avait menacé d'exciter une conflagration universelle fût apaisée complétement. Dans le cours de l'année 1841 on reprit les études relatives au réseau national. Les

progrès toujours croissants des chemins de fer au dehors contrastaient de plus en plus péniblement avec notre inertie prolongée. L'Amérique du Nord n'avait pas moins de 15,000 kilomètres de lignes ferrées exécutés ou en cours d'exécution, et près de 6,000 complétement exploités. Quant à l'état des choses en Europe, il nous offre un intérêt particulier, un intérêt d'autant plus réel qu'il se produisit dans les discussions de 1842 d'étranges assertions à ce sujet. Des relevés officiels publiés depuis ont dissipé tous les doutes. D'après ces relevés, l'Europe comptait 9,281 kilomètres concédés à l'industrie ou entrepris par divers États au 1^er janvier 1842, et 4,912 kilomètres à l'état d'exploitation. La France, ainsi que nous l'avons déjà fait remarquer, figurait dans le premier chiffre pour 885 kilomètres [1], quand la Grande-Bretagne y figurait pour 3,617, la Prusse et les États d'Allemagne pour 2,811, l'Autriche pour 877, la Belgique dont le territoire est si restreint, pour 621 kilomètres. Au total des chemins exploités nous fournissions seulement 569 kilomètres, tandis que la Grande-Bretagne en fournissait 2,521, l'Autriche 747, la Prusse et les États d'Allemagne 627, la Belgique 378 [2]. Ainsi nous étions devancés par les nations les plus voisines de nous, par plusieurs même pour lesquelles on ne pouvait plus alléguer des différences de situation comme on l'avait fait à diverses reprises pour l'Angleterre et les États-Unis. Quand la Belgique terminait son réseau; quand

1. Le chiffre des concessions françaises avait été plus élevé, mais il était descendu à 885 kilomètres par suite des annulations prononcées et des abandons faits en 1839.

2. La Russie avait alors 428 kilomètres en cours d'exécution et 28 en exploitation; en Italie 42 kilomètres étaient livrés au public (chemin de Naples à Castellamare). V. *Documents statistiques sur les chemins de fer.*

une émulation extraordinaire animait les grands comme les petits États de la confédération germanique, nous n'étions pas même fixés sur le tracé de nos principales lignes, ni sur le mode d'exécution.

Le gouvernement comprenait le péril de cette lenteur. Le ministère qui avait reçu le pouvoir le 29 octobre 1840 vint, en 1842, saisir la Chambre des députés d'un nouveau projet, distinct de ceux qui avaient échoué en 1837 et en 1838. Cette fois, nous avons hâte de le dire, ce ne fut plus par une fin de non-recevoir que se terminèrent de longs débats. Il sortit une loi des propositions faites par le gouvernement. C'est M. Teste, dont la fin a été si triste, qui l'avait présentée comme ministre des travaux publics. Ayant une parole plus souple et une imagination plus vive que M. Martin (du Nord), il convenait mieux pour débattre une question qui affectait des intérêts délicats et ouvrait de mystérieuses perspectives. Quoiqu'il fût loin de proposer l'exécution par le gouvernement dans les termes indiqués en 1838, le cabinet du 29 octobre se rapprochait beaucoup plus du système de cette époque que ne s'en étaient rapprochés les deux cabinets intermédiaires. L'exposé des motifs était tout imprégné de l'idée, que l'État devait, en ce qui regarde les grandes lignes, rester chargé sinon de la totalité, du moins de la plus forte partie de la dépense. On renouvelait quelques-uns des arguments tirés de l'impuissance de l'industrie privée. Il était facile de découvrir ici la trace des opinions persistantes de M. Legrand. Étrange contradiction, qui prouve bien qu'il y avait une force des choses à laquelle le pouvoir obéissait malgré lui ! On avait maintes fois, du haut des situations officielles, accusé l'industrie d'impuissance ; on répétait en 1842 quelques-unes des critiques dirigées contre elle, et cependant, dans notre pays même, les

compagnies avaient eu la grosse part. Au commencement de l'année 1842, les concessions qu'elles avaient obtenues embrassaient près de 800 kilomètres, tandis que l'État ne s'en était réservé que 79. Les dépenses alors effectuées montaient à 178 millions 626 mille francs; l'État n'y avait contribué, soit en études, soit en travaux, que pour 3 millions 228 mille francs [1].

On voulait enfin arriver à constituer le concours de l'État, à en déterminer la forme. Rien de mieux, c'était même là le besoin de la situation. L'exposé présenté par le ministère à l'appui de son projet de loi l'indiquait très-nettement. Tout en signalant les dangers résultant de notre inaction, le ministre des travaux publics, qui désirait ne blesser aucune susceptibilité, et n'aliéner d'avance aucun vote, s'était abstenu d'accuser le passé à propos de ses tergiversations. « La question des chemins de fer, disait-il, est restée en quelque sorte à l'ordre du jour depuis plusieurs années. Sa grandeur, les conséquences qu'elle fait entrevoir, l'importance des ressources qu'elle exige, ont pu jusqu'à présent en retarder la solution : mais le temps des hésitations est passé ; assez de fâcheux tâtonnements, assez de stériles essais ont eu lieu. » Les délais écoulés, le ministre ne les regrettait pas ; il croyait que le temps employé à recueillir les enseignements de l'expérience n'était pas du temps perdu, et que si nous voulions maintenant prendre une résolution énergique, si nous savions adopter un plan bien défini et en poursuivre l'exécution avec persévérance, il nous

1. Il convient de dire qu'à ce moment-là les sommes engagées pour les dépenses faites ou à faire atteignaient le chiffre de 274 millions 50 mille francs. La part de l'État était de 24 millions 750 mille francs, non compris 41 millions 600 mille francs de prêts, ni la garantie d'intérêt de 4 pour 100 sur un capital de 40 millions.

serait facile de reprendre le rang qui nous appartenait.

Quant aux directions principales que devaient suivre nos chemins de fer, le ministère n'avait dû éprouver aucun embarras à se décider sur ce point. Le tracé du réseau serait résulté des documents antérieurs, s'il n'avait pas été indiqué par la configuration même de notre territoire. On pouvait différer sans doute sur certains détails du parcours; mais on admettait généralement que les grandes artères devaient partir de Paris pour se diriger vers la frontière de Belgique, vers le littoral de la Manche, vers le Rhin, vers la Méditerranée et vers l'embouchure des deux grands fleuves qui versent leurs eaux dans l'Océan. Telles étaient, en effet, les lignes principales du projet présenté en 1842 par le ministère, qui qualifiait ces lignes, suivant une locution désormais consacrée, de *lignes gouvernementales*. Ajoutons que le chemin descendant vers le bassin de la Méditerranée se bifurquait au-dessous d'Avignon, sur Marseille et sur Cette, et que la ligne vers l'Océan, après avoir eu un tronc commun jusqu'à Tours, était partagée en deux rameaux aboutissant l'un à Nantes et l'autre à Bordeaux[1]. Le projet du gouvernement satisfaisait au désir d'un assez grand nombre de localités pour pouvoir rallier la majorité dans le sein de la Chambre des députés. On verra plus loin, d'ailleurs, que l'idée d'un classement restreint n'était pas en faveur. On aimait à entendre le ministre des travaux publics dire que son plan *avait pour but d'étendre sur la surface du royaume un réseau général de chemins de fer et de créer pour notre pays un nouveau*

1. La ligne de Paris au Hâvre ne figurait pas dans ce plan; le chemin de Paris à Rouen ayant été déjà concédé à une compagnie, le gouvernement considérait qu'il appartiendrait naturellement à cette compagnie de prolonger le *railway* jusqu'au Hâvre.

*système de communications destiné à unir par des voies rapides le nord avec le midi, l'est avec l'ouest, l'Océan avec la Méditerranée.* Le cadre tracé par le gouvernement fut même élargi par la Chambre; on y ajouta la ligne de l'Océan sur la Méditerranée par Bordeaux, Toulouse et Marseille, celle de la Méditerranée au Rhin par Lyon, Dijon et Mulhouse, et celle d'Orléans sur le centre de la France par Bourges, ainsi que le prolongement de Bordeaux à Bayonne (en tout approximativement 4.000 kil.).

Où commençait donc la tâche vraiment ardue pour les hommes qui occupaient le pouvoir en 1842? On le devine sans peine : les difficultés naissaient au sujet des moyens à mettre en pratique pour atteindre le but. A quelles conditions soumettre le réseau des nouvelles voies de communication? Par quel mode arriver à les exécuter et à procurer au pays les avantages qu'elles devaient produire? Telles étaient les questions que s'était posées le ministre des travaux publics. Avant d'expliquer ses vues, il avait cru devoir énoncer quelques principes qu'il disait résulter des faits d'une manière péremptoire. Il considérait ces principes comme des degrés pour arriver à son système. S'il est presque toujours dangereux de formuler en matière économique des axiomes inflexibles, il l'est surtout quand on aborde un terrain inconnu et qu'on procède à des essais nouveaux. Le ministre avait raison sans doute d'affirmer que l'État devait se réserver le domaine des grandes lignes de chemins de fer; mais les faits ultérieurs ont démontré qu'il n'aurait pas fallu soutenir en outre que les compagnies particulières étaient impuissantes pour en assurer l'exécution, ni tirer de la nécessité, d'ailleurs incontestable, d'avoir des tarifs modérés, des conséquences contraires à l'action de l'industrie privée.

Quoiqu'elles fussent en partie inexactes, les prémisses

posées amenaient le ministre à une conclusion pratique, à savoir que, pour mener l'œuvre à bonne fin, il y avait intérêt à combiner les ressources du gouvernement et les ressources de l'industrie privée. Entre les deux termes de cette combinaison, il en introduisait, il est vrai, un troisième qui devait soulever de graves difficultés. Cet élément complémentaire, on le demandait aux *départements* que les chemins de fer *traversaient* et aux *communes intéressées* à leur construction. D'après cette division, le plan ministériel classait les travaux en trois catégories. Aux localités traversées, il imposait une contribution équivalente aux deux tiers du prix des terrains. Outre le dernier tiers restant, l'État prenait à sa charge les terrassements et les ouvrages d'art. On laissait à l'industrie privée l'achat et la pose des rails, l'achat du matériel et l'exploitation. Toute l'intention de l'exposé des motifs se résumait dans cette idée qu'avec la division de la dépense, il devenait possible de réaliser des entreprises auxquelles il faudrait renoncer, si l'on était obligé de s'adresser aux seules forces de l'État ou aux seules forces des compagnies. Dans ce système, les compagnies n'obtenaient plus de concessions proprement dites : propriétaire du chemin, l'État le donnait simplement à loyer. « Ce n'est plus une concession qu'il accorde, avait dit le ministre, mais simplement un bail qu'il consent, et dans lequel il est bien plus facile que dans un acte de concession de comprendre toutes les clauses que peut réclamer l'intérêt public. » Pourquoi donc, pouvait-on demander, serait-il plus difficile de spécifier telles ou telles conditions dans une concession que dans un bail? La vraie difficulté n'était pas une question de forme, elle consistait à déterminer les conditions, les garanties, dont l'avenir aurait besoin. Des réserves précises étaient nécessaires

pour sauvegarder nettement le droit d'intervention de la part de l'État. Or, l'idée de cette intervention se concilie mieux avec l'idée d'une concession qu'avec le fait d'un bail, bail qui, d'ailleurs, suivant l'opinion générale, aurait dû être à très-long terme et n'aurait pu dès lors comporter de fréquentes modifications.

Quant à l'étendue des charges qu'entraînerait l'exécution pour chacune des parties intervenantes, le ministre avait cru pouvoir les calculer avec une précision en quelque sorte mathématique. On ne voulait pas paraître agir au hasard; c'était peut-être un bon calcul au point de vue de la tactique parlementaire; mais on se préparait d'inévitables démentis. « Nous avons examiné attentivement, affirmait l'exposé des motifs, le coût des chemins de fer exécutés en France sur une certaine longueur, en laissant toutefois de côté les chemins véritablement exceptionnels entrepris aux portes de la capitale, et qui, réunissant sur un étroit espace toutes les causes de dépenses, ne peuvent nous offrir que des éléments trompeurs. De cette investigation sérieuse à laquelle nous nous sommes livrés, il est résulté pour nous la conviction que la dépense du tiers des terrains et de la totalité des terrassements et des ouvrages d'art n'excéderait pas le prix moyen de 150,000 fr. par kilomètre. » Cette évaluation, en supposant que le développement du réseau atteignît un chiffre de 2,400 kilomètres, maximum auquel on ne paraissait pas croire, cette évaluation permettait de limiter à 360 millions de francs le concours demandé au trésor dans un délai plus ou moins long. Voilà où le ministre voulait en venir; il ne consentait qu'avec peine à dire 400 millions, et encore n'articulait-il ce chiffre que pour faire face à quelques éventualités nouvelles. Il repoussait toute assimilation avec les canaux de 1821 et

1822, l'exécution des canaux présentant en général, suivant lui, plus d'imprévu que celle des chemins de fer. De plus, il lui paraissait que si, en 1821 et en 1822, on eût pris pour base des calculs, ainsi que le faisait aujourd'hui le gouvernement pour les chemins de fer, le prix moyen des travaux du même genre entrepris antérieurement, on aurait pu préciser, dès le principe, le chiffre des dépenses.

Malgré la prétendue solidité des bases sur lesquelles reposaient les évaluations de 1842, on n'a pas approché plus près de la vérité qu'en 1822. A l'époque la plus récente comme à la plus ancienne, il eût été nécessaire de doubler les estimations; mais, même avec ce dernier chiffre, il était vrai de dire qu'un pareil sacrifice, qu'un sacrifice plus grand encore n'était pas au-dessus de la fortune de la France, et *surtout qu'il n'était pas trop considérable, comparé aux avantages matériels, moraux, commerciaux, industriels et stratégiques, qu'il devait procurer*[1].

La portion laissée à l'industrie particulière était estimée à 125,000 fr. par kilomètre, c'est-à-dire à un sixième seulement au-dessous de l'évaluation de la part de l'État. Si les éléments d'appréciation présentaient encore ici quelques causes d'incertitude, ils permettaient de se rapprocher davantage du chiffre réel. Le coût d'un mètre courant de rails, celui d'une machine et d'un wagon étaient parfaitement connus. Il ne s'agissait que de tenir compte de certaines oscillations dans les prix ou de certaines circonstances imprévues. Le ministère faisait va-

1. Après les additions faites au réseau primitif spécifié dans l'exposé des motifs, le crédit de 33 millions 500 mille francs demandé par le ministère pour les deux premières années, fut élevé à 42 millions 500 mille francs, et le chiffre total de la dépense prévue, de 400 à 600 millions approximativement.

loir, dans l'intérêt de son système, l'avantage qu'il y avait, par suite de cette certitude des évaluations, à n'imposer aux compagnies que des dépenses qu'on pouvait calculer à l'avance et à les prémunir *contre les tristes mécomptes qui avaient amené la ruine de tant d'associations.*

Certains partisans absolus de l'exécution par l'État ne manquèrent pas de signaler, au contraire, le rôle de dupe que semblait ainsi jouer le gouvernement; les sacrifices des compagnies avaient des limites connues, les siens n'en avaient pas. On savait ce qu'on demandait; on ignorait le poids des charges qu'on assumait sur soi-même. De part et d'autre, l'argumentation n'avait pas une grande portée. Le point de vue du ministère était meilleur, cependant, que celui de ses adversaires. Dès que l'on jugeait indispensable de faire une place aux compagnies, il fallait que cette place offrît des sécurités aux capitaux individuels.

Il reste à savoir quel était le poids du fardeau mis au compte des localités. On le portait assez généralement à une moyenne de 16,000 fr. par kilomètre. Un des principaux avantages qu'on avait vus dans cette combinaison, c'était que ce mode engagerait les jurys locaux à restreindre dans de justes bornes l'estimation des terrains. A ce propos, M. Teste s'était élevé contre les *avides spéculateurs* qui, grâce à la facilité du jury, avaient parfois obtenu de leurs terrains un prix quatre ou cinq fois supérieur à la valeur réelle. Cependant, en échange d'un avantage aussi hypothétique, on se préparait d'inextricables difficultés pour une juste répartition de la dépense. Un département ne peut-il pas être traversé sur ses limites par un chemin de fer qui profite principalement à un département voisin, dont il n'entame pas le territoire? Le débat nous ramè-

nera, plus loin, sur cette question. Disons seulement qu'on aurait dû prévoir que, même à raison de 16,000 fr.[1] par kilomètre, la charge serait quelquefois bien lourde. Supposez 100 kilomètres dans un département, dit un des membres de l'Assemblée, et vous arrivez à 1,600,000 francs, somme énorme, surtout dans telle ou telle province.

A l'appui de son projet de chemins de fer, et pour la part des dépenses que le trésor devait supporter, le gouvernement n'avait pas manqué de produire un plan financier. Dans l'exposé des motifs, le ministre avait calculé, d'une part, les charges extraordinaires qui pesaient sur le trésor public, et d'autre part les ressources extraordinaires sur lesquelles on pouvait compter. En fait de charges, il admettait le chiffre de 1,200 millions dont 300 pour les découverts des années 1840-41-42, 500 pour des travaux extraordinaires de paix et de guerre déjà votés et comprenant les fortifications de Paris, et 400 millions pour la part de l'État dans la construction des chemins de fer. Prenant dix années pour l'exécution des lignes ferrées et de tous les autres travaux, il calculait qu'on pourrait dans cet intervalle disposer des ressources provenant d'un emprunt de 450 millions précédemment voté, dont 300 millions restaient à négocier, et de 829 millions tirés des réserves de l'amortissement. Il devait être pourvu provisoirement, au moyen des ressources de la dette flottante, c'est-à-dire par l'émission des bons du trésor, aux dépenses relatives aux chemins de fer. Les avances de l'État seraient ensuite définitivement couvertes par la consolidation des fonds de réserve de l'amortissement, c'est-à-dire par l'inscrip-

1. Le chiffre de 16,000 francs fut contesté. Tandis que certains députés tendaient à l'accroître, d'autres le rabaissaient jusqu'à près de 13,000 francs. C'était évidemment l'inconnu.

tion des rentes au grand livre pour une somme correspondante à ces réserves. L'incertitude qui s'attachait aux éléments dont était formé le total des ressources d'après les évaluations officielles, ne manquera pas de fournir, comme nous le verrons, d'amples arguments à la critique. Le devis ministériel était loin cependant d'exagérer la puissance financière de la France. Le ministère avait pu dire avec raison : « La fortune du pays suffit parfaitement à couvrir une dépense qui sera d'ailleurs éminemment productive, et qui rentrera au trésor public par mille canaux divers. »

Si l'on envisage, en dernière analyse, dans son ensemble, le projet présenté par le ministère du 29 octobre, on reconnaît que ce projet quoiqu'il fût vulnérable sur quelques points, partait d'une idée naturellement suggérée par les débats antérieurs, à savoir : la nécessité d'unir les forces du trésor public et celles de l'industrie privée[1]. Le projet n'en eut pas moins à supporter, comme on va le voir, avant de triompher, des assauts aussi terribles et aussi passionnés que ceux qui avaient jadis mis en pièces à deux reprises les plans du cabinet du 15 avril.

## CHAPITRE II

**Vues politiques et économiques de la commission. — Conclusions du rapport.**

Le plan du ministère obtint, au moins quant à sa donnée générale, l'approbation de la commission nommée

1. La question relative au mode d'exploitation, et par conséquent la question des tarifs n'avait pas été abordée. On se réservait de l'examiner et de la résoudre au fur et à mesure que les lignes s'achèveraient.

pour l'examiner. C'était un grand avantage sur le projet de 1838. Le rapporteur choisi, M. Dufaure, ne comptait pas, il est vrai, parmi les amis du cabinet; il lui était même opposé sur quelques points du projet actuel; mais il était bien loin de l'opposition radicale du rapporteur de 1838. Tout en déclarant qu'il avait parfois fait partie de la minorité de la commission, il n'en prêta pas moins un appui très-sincère au projet, et son concours fut extrêmement utile pour le succès de l'entreprise.

Le rapport de la commission se distinguait à la fois par des vues solides et par la vivacité avec laquelle on y exprimait le désir de voir enfin commencer une œuvre si longtemps différée. La commission avait unanimement formulé le vœu que la création d'un réseau de chemins de fer fût considérée sur tous les bancs de la chambre comme une grande tâche nationale et en dehors des querelles ordinaires des partis [1]. Quelques détracteurs envieux du rôle de la capitale avaient plus d'une fois prétendu qu'on sacrifiait la France à une seule ville en fixant à Paris le point de départ du plus grand nombre des chemins : on ne faisait pourtant que reconnaître ainsi le travail de plusieurs siècles qui avaient formé la capitale de la France pour le profit de la patrie tout entière. Le rapporteur s'associait entièrement à cette pensée : « Peu importe, disait-il, que Paris ne soit pas géographiquement au centre de la France; quels que soient les hasards ou les longs desseins politiques qui ont fait de cette ville la capitale du royaume, elle ne pourrait cesser de l'être que le jour où la France perdrait sa puissante

1. Faisaient partie de la commission MM. Benoist, général Doguereau, Dufaure, Duvergier de Hauranne, Harlé, Lamartine, Lanyer, Saunac te Tesnières.

unité. Du nord comme du midi, de l'est comme de l'ouest, c'est vers Paris que se tournent tous les regards; c'est de Paris que vient la vie intellectuelle, administrative, commerciale, industrielle; c'est de Paris que l'Empereur fit partir toutes les grandes routes impériales. »

L'idée de classer dès à présent les lignes dont l'intérêt général réclamait la construction, n'avait pas suscité d'objections sérieuses. La commission avait vu dans l'opération du classement l'avantage d'avoir un cadre où se trouveraient précisées la direction et l'étendue des travaux ; elle y avait vu un engagement pris par le pays envers lui-même de commencer l'œuvre et de la terminer. M. Dufaure rappelait qu'en adoptant ce parti, la France ne ferait que s'imiter elle-même : « Vous ferez aujourd'hui pour vos chemins de fer, ce que le grand et beau décret du 16 décembre 1811 a fait pour les routes royales. Il classait, sur le territoire actuel de la France, plus de 6,000 lieues de grandes routes[1]. » Or, après trente années de fortunes bien diverses, nous étions enfin, en 1842, au moment d'achever cette œuvre colossale. Quoique le délai écoulé eût été bien long, le classement n'en avait pas moins rendu un immense service, en ce qu'il spécifiait le but à atteindre. Le décret de 1811 datait de plus de trente années. Certes, personne n'aurait osé espérer qu'il fallût un laps de temps moindre pour terminer le réseau de nos voies ferrées. Personne du moins en 1842 n'aurait osé espérer que quinze an-

1. Rappelons à ce sujet un compte établi par le colonel Paixhans en 1837. « Nous avons, disait-il, 6,400 lieues de routes royales en bon état, et 2,400 lieues à finir; ce qui, avec 9,500 lieues de routes départementales, fera 18,000 lieues de grandes routes : c'est neuf fois autant que sous Louis XIV. L'administration a fait voir cette année à la Chambre des pairs qu'il en faudrait le double pour que chacune de nos 37,000 communes fût à portée d'une grande route. »

nées ne s'écouleraient pas avant que la tâche fût conduite à son terme. Que disons-nous? La longueur totale des chemins de fer classés, à l'époque dont nous parlons, n'égalait guère que la moitié de la longueur des chemins de fer qui se trouvaient exploités au 31 décembre 1857[1].

Après l'adoption d'un classement général immédiat, classement élargi par la commission, la proposition de n'entreprendre d'abord qu'une seule ligne avait été faite dans son sein; mais elle n'avait obtenu qu'une minorité, minorité dont le rapporteur faisait partie. Quant aux voies et moyens annoncés par l'exposé des motifs, la commission les avait acceptés, sans y ajouter pourtant une foi complète, mais en disant : « Nous savons ce que les ressources indiquées ont d'incertain; nous nous confions à la fortune de la France. »

Les dissentiments qui s'étaient élevés soit au sujet des voies et moyens, soit au sujet de la ligne unique, n'étaient pas assez profonds cependant pour empêcher la commission de déclarer qu'elle s'était trouvée *fermement et constamment unanime pour désirer que la loi subît avec succès l'épreuve de la discussion publique*. Les dissidences de détail lui semblaient devoir s'effacer devant un grand intérêt public. La création du réseau méritait à coup sûr d'être considérée par tout le monde comme une œuvre éminemment nationale. On ne pouvait qu'applaudir à ce souhait, formulé dans le rapport, qu'au moment d'émettre un vote définitif, *chaque député s'éclairât aux idées générales et de bien public qui élèvent*

1. Les chemins classés en 1842 atteignaient, comme on l'a vu, un développement d'environ 4,000 kilom.—Au 31 décembre 1857, nous avions 7,461 kilomètres en exploitation. Quant à la longueur totale des concessions, elle était de 13,860 kilomètres et de 15,946 avec les concessions prévues dites *concessions éventuelles*.

*les délibérations et les rendent fécondes, au lieu de céder à des passions de localité qui les abaisseraient et les rendraient stériles.*

## CHAPITRE III

**Débordement de l'esprit de localité. — Prétentions rivales. — Classement général; additions opérées; que faut-il en penser au point de vue des intérêts de l'ordre économique?**

L'appel que la commission avait adressé à la chambre pour le sacrifice des prétentions de localité pouvait-il être entendu? C'eût été s'abuser étrangement que de l'espérer. D'une part, chaque département, chaque district, chaque ville prenait volontiers son intérêt propre pour l'expression de l'intérêt général; d'autre part, les députés avaient à cœur de témoigner qu'ils étaient les fidèles échos des désirs de leurs commettants. Aussi, après une discussion générale qui fut écoutée avec distraction, parce que les généralités avaient été épuisées dans les débats antérieurs [1], on vit les convoitises locales se donner libre carrière. Ce fut un véritable débordement. Point de député qui ne tînt à faire preuve de dévouement aux intérêts de son collége. L'influence à laquelle on se laissait emporter sur les bancs parlementaires, et qui rendait si difficile, au milieu des ardeurs de la mêlée, de régler l'ordre même des délibérations, fut mise à nu par un mot échappé à un

1. La commission avait consacré plus de deux mois à l'examen du projet. L'exposé des motifs avait été présenté le 7 février et le rapport fut déposé par M. Dufaure le 16 avril suivant. Disons tout de suite que la discussion générale remplit les deux séances des 26 et 27 avril, et que la discussion des articles commença le 28 avril et finit le 12 mai, après avoir occupé douze journées.

représentant, qui n'y entendait pas malice. Comme on discutait sur le tracé de la ligne de Bourges, M. Durand (de Romorantin) proposa de dire *par Romorantin*. M. Durand ne faisait qu'obéir à la même inspiration que bon nombre de ses collègues, et ce n'était pas sa faute s'il était député de Romorantin, au lieu de tenir son mandat de telle ou telle autre cité plus illustre. Au lieu de provoquer l'hilarité, la motion aurait dû, sous sa forme un peu pittoresque, éveiller l'attention de l'assemblée sur les empiétements, de plus en plus regrettables, du patriotisme de clocher.

Dans ce flot de motions qui auraient dénaturé le projet de loi, si elles avaient été acceptées, il en est quelques-unes cependant qui se distinguaient des autres par une portée plus haute et qui méritent une mention particulière. L'une des plus dignes d'examen, ce fut l'amendement de M. Muret de Bort en faveur d'un chemin de fer vers les frontières d'Espagne par les plateaux du centre, au lieu du chemin par Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux et Bayonne. L'auteur de cette proposition ne voulait pas, bien entendu, déshériter d'un chemin de fer la magnifique cité, chef-lieu du département de la Gironde ; il aurait voulu seulement que la ligne centrale partant d'Orléans, se prolongeât jusqu'aux abords du département de la Haute-Vienne, où elle se serait bifurquée d'une part sur Bordeaux par Angoulême, et d'autre part sur Toulouse par Montauban. Rien n'était plus équitable que la pensée d'appeler à jouir du bénéfice des voies nouvelles le vaste territoire triangulaire dont le sommet remonte jusqu'à Orléans et dont la base suit les Pyrénées. Les faits accomplis depuis 1842 ont mis de plus en plus en lumière l'importance d'une ligne à travers le centre de la France. Cependant, l'adoption pure et simple de l'amen-

dement de M. Muret de Bort, dans l'état de la question, aurait pu compromettre la ligne de Bordeaux, en substituant au tracé si naturel par Tours, un tracé que désavouaient les habitudes existantes. On ne saurait donc regretter que cette proposition ait échoué; elle avait provoqué toutefois un débat utile, qui répandit de vives clartés sur l'état économique trop peu connu de la France centrale. Le gouvernement dut même adhérer de la manière la plus formelle à l'idée d'une ligne s'acheminant d'Orléans vers Toulouse, tout en acceptant dès à présent l'addition de la ligne sur le centre de la France par Bourges.

Un mobile plus élevé que l'intérêt local recommandait aussi la motion de M. de Carné, tendant à ce que le point extrême de la ligne sur l'Océan par Nantes fût fixé à Brest. Il n'était pas besoin de représenter à la chambre un des arrondissements du Finistère pour reconnaître que les raisons les plus solides au point de vue de la politique et du développement de la richesse publique, signalaient à l'attention des hommes d'État l'établissement d'une voie ferrée à travers notre vieille Armorique. La forme de l'amendement improvisé en pleine discussion était néanmoins singulière. On ne comprenait guère qu'une fois à Nantes, on s'en allât jusqu'à Brest pour gagner l'Océan, au lieu d'aller tout simplement à Saint-Nazaire. A dire vrai, la ligne proposée ne pouvait être considérée comme le prolongement du chemin de Paris à Nantes. Aussi M. de Carné se hâta-t-il de se rallier à la formule produite par un autre député breton, M. Glais-Bizoin, et qui réclamait le classement d'une route ferrée par Rennes sur le premier port militaire de la France. En fait, un intérêt sérieux s'attachait aux deux chemins de Nantes et de Rennes vers les extrémités de la B

tagne. Cela est si vrai que l'un et l'autre ont été compris plus tard dans les concessions attribuées à deux grandes compagnies. Néanmoins, si la proposition de M. Glais-Bizoin devait sembler plus naturelle dans sa forme que la motion de M. de Carné, elle effrayait par son immensité. Rien n'était prêt pour le vote d'une ligne de Paris à Brest, qui dépassait les limites raisonnables d'un simple amendement.

Un autre chemin, quoique fort long, introduit aussi par amendement, eut un sort plus heureux ; nous voulons parler de la ligne de Bordeaux sur Marseille par Toulouse, demandée par M. Eugène Janvier. Ce prolongement ou plutôt ce nouveau chemin, avait l'avantage, sans toucher aux autres lignes du réseau, de réaliser la communication entre les deux mers plus complétement que ne l'avait fait le canal du Languedoc. Les souvenirs du siècle de Louis XIV protégèrent la motion du député de Tarn-et-Garonne [1].

Il eût été fort désirable que la chambre, s'écartant encore sur un point du cadre tracé par la commission, autorisât un changement réclamé par M. Chasles dans la direction de la ligne vers Nantes. Le tracé par Chartres, le Mans et Angers que l'amendement de ce député voulait substituer au tracé par Tours, était en effet plus direct ; il avait l'avantage de former au Mans une tête de ligne pour le chemin de Rennes. Il s'accordait avec les habitudes du commerce. Combattu par la commission, l'amendement succomba cependant ; mais cet échec a

1. Disons qu'il n'y eut pas d'opposition sérieuse pour une addition mentionnée plus haut et qui avait pour objet la ligne de la Méditerranée au Rhin par Lyon, Dijon et Mulhouse. M. Legrand présenta un exposé très-lumineux sur l'immense mouvement d'échanges qui s'opère entre les pays rhénans et la Méditerranée.

été un malheur pour nos départements de l'ouest [1].

A l'encontre de cette propension à élargir le cercle des chemins classés, propension à laquelle on cédait si aisément de tous les côtés, nous avons vu qu'il s'en était produit une autre complétement opposée dans le sein de la commission. Cette même idée reviendra, et sous deux formes diverses, dans le cours des débats. La proposition relative à une ligne unique va se manifester au grand jour de la tribune sous l'égide de patrons puissants, et amener un débat digne encore aujourd'hui, au point de vue financier et industriel, d'un sérieux examen, débat qui faillit, en compromettant le sort de la loi, entraîner un nouvel ajournement. Ce fut là le côté le plus vif et le plus neuf de la lutte parlementaire de 1842. L'effort dirigé contre le ministère du 29 octobre se concentra sur ce terrain.

## CHAPITRE IV

**Champ de bataille choisi par l'opposition. — La ligne unique et le réseau national. — Les questions financières et économiques.**

Comme les questions débattues se groupaient autour de deux sujets principaux, d'une part le classement et le tracé des chemins, d'autre part l'exécution et les moyens financiers, la discussion pouvait se diviser et se

1. Le chemin d'Angers au Mans qui complétera la ligne directe de Paris à Nantes par Chartres, le Mans et Angers, n'est pas encore fait en 1858. Il faut l'attendre quelques années. On conçoit, du reste, quelle opposition a dû rencontrer dans la compagnie qui dessert les rives de la Loire, une ligne destinée à abréger de 80 à 100 kilomètres la route de Paris à Nantes. C'est ici un des rares exemples d'une erreur grave dans la formation de notre réseau. Des considérations particulières avaient prévalu contre l'intérêt général.

divisa effectivement en deux grands actes. On trouva moyen de reproduire dans l'un et dans l'autre l'idée dont nous venons de parler, qui, en renversant de fond en comble le système ministériel, aurait pu occasionner la retraite du cabinet, l'idée de substituer une ligne unique à un faisceau de chemins de fer se ramifiant dans toutes les directions.

Au milieu des discussions relatives au classement, M. le marquis de Mornay proposa de remplacer le réseau par un seul chemin qui de Lille et de Valenciennes viendrait à Paris pour se prolonger ensuite jusqu'à Marseille et à Cette. Dans un discours très-décidé, trop décidé même, l'auteur de l'amendement trouvait *hardi au gouvernement et hardi à la commission* de vouloir, sans garantie assurée de succès, disséminer des sommes considérables en présence des éventualités qui pouvaient surgir d'un moment à l'autre. Dans la supposition d'une guerre, à quoi serviraient, demandait-il, tous ces chemins commencés et inachevés? Ils ne seraient qu'un embarras et une source d'amers regrets. Fidèle à la pensée de son discours, M. de Mornay finissait par ces paroles : « Mon amendement est donc ce qu'il y a de plus raisonnable; car il satisfait à tous les grands intérêts que je viens de signaler, et garantit des résultats positifs et prochains. Si je m'oppose à tout autre classement, c'est dans une pensée de sagesse et d'équité envers les populations. »

Cette sortie beaucoup trop vive dans la forme était en outre prématurée. Aussi le débat allait-il s'éteindre de lui-même quand M. B. Fould prit la défense de l'amendement[1]. Il n'en était pas aujourd'hui comme en 1837.

[1] La Chambre ne comptait pas alors parmi ses membres M. Achille Fould, qui fut, il est vrai, cette année-là même, nommé député par le département des Hautes-Pyrénées, mais seulement après la session,

alors qu'on opposait le tracé du chemin de fer du Nord par Saint-Quentin au tracé par Amiens, et que l'opinion de M. Fould, député de Saint-Quentin, pouvait paraître influencée par les intérêts particuliers de son collége électoral. Cette fois, son opinion était visiblement indépendante de pareilles considérations. Elle empruntait du prix à la compétence de l'orateur en matière de finances. *Vouloir classer toutes les lignes, c'était, dit-il, donner des espérances qui ne pouvaient pas être réalisées, que la commission elle-même ne croyait pas réalisables.* M. B. Fould se montrait ici très-conséquent avec les idées qu'il avait émises lors de la discussion générale, dans un discours où il avait abordé tous les côtés du projet ministériel. « Ce que je veux, avait-il dit dès ce moment, c'est que nous finissions ce que nous commençons ; c'est que nous soyons sûrs de nos voies et moyens ; ce que je veux pour un particulier, je le veux pour le gouvernement. » En appuyant l'amendement de M. de Mornay, M. Fould avait cité un passage de l'ouvrage de M. Michel Chevalier sur les *voies de communication aux États-Unis*, passage relatif aux embarras où était tombé un des États de la Confédération, l'Illinois, pour s'être lancé dans des entreprises au-dessus de ses forces. Il avait même ajouté que depuis l'impression de l'ouvrage, l'Illinois, tombé en déconfiture, ne payait plus ses créanciers.

Ce rapprochement, cette assimilation extrêmement forcée cependant produisit une assez vive impression pour que le ministre des finances se hâtât d'en combattre l'effet. M. Lacave-Laplagne qui se retrouvait, par suite de la mort récente de M. Humann, chargé du portefeuille

aux élections générales du mois de juillet. Par suite de ces mêmes élections. M. B. Fould cessa de représenter le département de l'Aisne.

des finances dans le cabinet du 29 octobre 1840, M. Lacave-Laplagne, répondit qu'il n'était pas effrayé des sommes consacrées à des travaux publics productifs, parce que c'était non pas une dépense, mais un placement à gros intérêt; qu'il n'était pas nécessaire de rassembler à l'avance et d'une manière complète les moyens financiers d'exécuter ces travaux, que les ressources seraient réalisées à mesure que les travaux seraient exécutés. Pour rassurer la chambre, il rappela l'essor qu'avaient pris depuis 1830 les revenus publics, et il tira de cet accroissement la conclusion qu'on pouvait très-légitimement avoir confiance dans l'avenir [1].

La motion de M. de Mornay avait le tort de mêler deux questions distinctes, le classement des lignes et le vote des crédits. Tout en arrêtant en principe la construction d'un réseau, il était possible, en effet, de ne voter de fonds que dans la mesure des besoins les plus urgents et des ressources du trésor public. Rejeter toute classification, c'était (comme l'exprima M. Legrand qui se résignait au système mixte du projet à cause de la très-

1. M. Lacave-Laplagne avait comparé les dépenses faites pour les travaux publics d'une part, sous la restauration de 1820 à 1829, d'autre part, sous le gouvernement de juillet de 1830 à 1839. Il trouvait que durant le premier laps de temps on avait employé 460 millions, c'est-à-dire en moyenne 46 millions par an, en comptant bien entendu les emprunts de 1821 et 1824 pour les canaux. De 1830 à 1839 on avait dépensé 791 millions ou en moyenne 79 millions par an. C'était en tout 331 millions de plus pour la seconde période décennale. Le ministre ajoutait que les produits indirects de toute nature, et ceux sur lesquels influe le développement de la richesse publique, tels que les forêts et les patentes, avaient éprouvé, de 1820 à 1829, un accroissement de 95 millions. C'était une augmentation moyenne de 9,500,000 fr. par an. De 1832 à 1841, dans un espace de dix années également, les mêmes produits avaient augmenté de 192 millions, ou en moyenne de 19 millions par an.

grande part attribuée au gouvernement), c'était se refuser à marquer, dans le présent et dans l'avenir, quelle serait la direction des efforts de la France. Le sous-secrétaire d'État des travaux publics fit observer avec raison qu'après tant de stériles essais, tant de fâcheux tâtonnements, tant de tristes hésitations, aboutir à ne décréter qu'une seule ligne, sur un territoire de trente-deux mille lieues carrées, renoncer à un classement général lorsque de toutes parts les chemins de fer se multipliaient autour de nous, *lorsque la Belgique avait non-seulement décrété un réseau, mais qu'elle était sur le point de le finir, lorsque l'Autriche avait décrété le sien, et que déjà elle avait mis la main à l'œuvre, ce serait un véritable avortement.* On comprit sans peine dans la Chambre que l'amendement de M. de Mornay, vainement adouci par un sous-amendement un peu subtil de M. Monnier de la Sizeranne [1], aurait pour résultat de mécontenter un grand nombre de localités en leur enlevant une satisfaction impatiemment attendue. On se réservait de reprendre la lutte sur un terrain moins périlleux ; on laissa donc tomber la proposition devant la simple épreuve d'un vote par assis et levé.

C'était à propos des voies et moyens que la même discussion devait se renouveler. On conserverait alors devant les localités impatientes le prestige du classement ; on demanderait seulement que tous les fonds disponibles fussent appliqués à une ligne déterminée. Manière détournée mais réelle de recommencer l'épreuve. Attendons-nous à ce que la lutte devienne bien plus brûlante

1. M. Monnier de la Sizeranne avait proposé de dire *une ligne* au lieu de *une seule ligne*, entendant ainsi réserver une place ultérieure au vote de quelques autres chemins avant l'achèvement de la grande ligne proposée.

encore sur ce terrain que sur celui où l'avait placée la question du classement. Après l'épanouissement des passions de localité, on devait avoir l'épanouissement mal dissimulé des passions politiques. L'hostilité envers le ministère, qui, dans les évolutions relatives au tracé et au parcours des différents chemins, n'avait guère eu l'occasion de se manifester, se résuma véritablement dans le dernier acte de cette longue pièce. Tous les éléments dissidents pouvaient se grouper ici sans rien abdiquer de leur passé. Parmi les meilleurs esprits de l'assemblée, parmi les hommes les plus expérimentés, il s'en trouvait qui adoptaient la ligne unique pour elle-même, pensant qu'on arriverait ainsi plus sûrement à des conséquences pratiques. D'autres redoutaient les embarras financiers qui pouvaient naître d'essais multiples. Sans cesse reproduit depuis 1837, l'argument tiré de l'état de nos finances était rendu plus spécieux aujourd'hui par suite des découverts résultant des nécessités de l'année 1840. La ligne unique comptait ainsi un grand nombre de partisans très-sincères et très-résolus. Parmi ceux-là même qui s'en firent avec le plus d'ardeur un moyen d'attaque contre le cabinet, beaucoup avaient commencé par croire à la valeur de cette combinaison au point de vue économique.

Les questions financières et industrielles, financières surtout, qui furent abordées à ce sujet, prêtèrent un très-grand intérêt à cette partie du débat. Aussi la discussion, dont le niveau avait fléchi par suite du débordement des prétentions de localité, reprit-elle une véritable grandeur dès le moment où l'on aborda le mode d'exécution, au point de vue des crédits à ouvrir.

Le nouvel amendement fut présenté sous l'égide d'un patronage collectif. Il eut pour auteurs MM. vicomte de

Chasseloup-Laubat, A. Fould, de Carné, Larabit, d'Angeville et Carnot. On le tenait tout prêt depuis l'échec de la proposition Mornay. Ce fut M. de Chasseloup-Laubat qui eut mission de l'introduire devant l'assemblée ; il s'acquitta de cette tâche avec beaucoup de mesure et d'habileté. La nouvelle motion, fit-il remarquer, ne portait préjudice ni au classement de toutes les lignes de chemins de fer admises déjà, ni au système d'après lequel ces lignes devaient être construites, ni enfin à l'engagement que, suivant les expressions du rapporteur, le pays avait de cette façon contracté envers lui-même. Il s'agissait seulement de savoir si l'on voudrait commencer tous ces chemins à la fois, ou si, au contraire, dans l'appréhension des événements qui pouvaient venir entraver l'entreprise, on ne jugerait pas plus raisonnable de concentrer les ressources disponibles sur une seule ligne, sur celle dont l'importance semblerait mériter la priorité. Quelle serait cette ligne? L'amendement indiquait celle qui devait unir la Manche à la Méditerranée [1].

Quant à l'intention d'attaquer, de critiquer même le système financier sur lequel reposait la loi, M. de Chasseloup-Laubat se défendait de l'avoir conçue. Simple précaution oratoire, cependant, car l'amendement ne pouvait vivre que par la ruine du plan ministériel. Aussi toute l'argumentation de M. de Chasseloup-Laubat consista-t-elle, malgré sa déclaration préliminaire, à le battre en brèche. Rappelant que les réserves de l'amortissement devaient être affectées exclusivement à l'extinction des découverts, il calcula que jusqu'à la fin de 1847, ces réserves

1. Après quelques variations de rédaction, l'amendement se composait de ces deux membres de phrase : *un chemin de Paris à la frontière de Belgique et de Paris à la Méditerranée*.

se trouvaient absorbées. Encore fallait-il supposer, pour qu'elles ne fussent pas employées au delà de cette époque, qu'on n'aurait aucun travail extraordinaire à entreprendre, aucune dépense imprévue à solder.

La conséquence n'était pas difficile à tirer de ces prémisses. S'il était vrai que les réserves de l'amortissement fussent absorbées d'avance, le système du cabinet reposait sur une illusion. Une espérance tout à fait chimérique avait servi de base aux calculs officiels. Telle fut en effet la conclusion de l'orateur. « Au contraire, ajoutait-il, si vous concentrez tous les fonds sur une seule ligne, il est évident que vous atteindrez plus tôt le but vers lequel vous devez tendre. Lors donc que vous auriez tous les fonds disponibles, il serait encore de votre intérêt de ne pas les éparpiller sur toutes les lignes à la fois; car, dans les hypothèses les plus favorables, avec tous vos calculs, vous n'arriverez que dans dix ans, tandis que si vous concentrez ces fonds sur un seul chemin, vous arriverez en même temps que vos rivaux, et peut-être même avant eux. » L'auteur de l'amendement allait plus loin, il ne craignait pas d'affirmer, *quoique cela*, avouait-il, *pût paraître paradoxal*, qu'il était, jusqu'à un certain point, dans l'intérêt même des populations intéressées aux chemins, de concentrer toutes les allocations de l'État sur une seule ligne. Cette assertion n'était pas seulement paradoxale, elle était encore complétement inexacte; on l'offrait pour consolation aux nombreuses localités qui n'auraient rien obtenu. L'intérêt réel du moment, c'était d'avoir un cadre général pour les travaux à exécuter et de se mettre à l'œuvre sur une échelle raisonnablement étendue. Il y avait six années que cet intérêt réclamait satisfaction. En un certain sens, le ministre de l'intérieur, M. Duchâtel, eut donc raison de répondre, en 1842,

aux objections qui tendaient, comme l'amendement de M. de Chasseloup, à rétrécir singulièrement le champ de l'action : « Si, en 1837, nous avions adopté le système qui était présenté (je n'examine pas s'il était bon ou mauvais, il était pratique) ; si, dis-je, nous l'avions adopté, nous aurions un certain nombre de grandes lignes. Le chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique et à la Manche serait peut-être exécuté... En 1840, beaucoup d'objections pouvaient s'élever contre le projet présenté par le ministère d'alors; cependant la Chambre a parfaitement bien fait d'adopter le projet. C'est à cette adoption qu'elle devra les chemins de Rouen et d'Orléans, les chemins de Montpellier à Nîmes, les deux chemins de Lille et de Valenciennes à la frontière. »

Il en était évidemment de même en 1842. Seulement, la proposition d'une ligne unique, quoique dangereuse à plus d'un titre, était de nature à exercer bien plus de prestige que les projets décousus de 1837. Rien de surprenant dès lors dans l'entente qui s'établit à propos de cette question particulière sur des bancs où d'ordinaire l'on différait beaucoup d'opinion. La passion politique s'empara de cette circonstance, mais elle n'avait pas été seule à la produire. L'opposition de toutes les nuances parut groupée, en dernier lieu, autour de la ligne unique, depuis les fractions les plus extrêmes de la gauche jusqu'aux confins du centre gauche où siégeait M. Thiers.

L'ancien président du ministère du 1er mars avait approuvé l'esprit, accepté et peut-être indiqué les termes de l'amendement de M. de Chasseloup-Laubat. On peut dire, sans crainte d'aller trop loin, qu'il avait choisi le champ du débat, en l'appropriant aux exigences de la situation que les événements de 1840 lui avaient faite. C'est lui qui dirigea réellement l'opposition dans cette occurrence

où le chef de la gauche, M. Odilon Barrot, consentit à s'effacer. M. Thiers n'avait cependant derrière lui qu'une fraction très-minime de l'assemblée; c'est trop dire, il n'avait qu'une fraction de cette phalange intermédiaire placée entre la gauche et le centre, que nous avons nommée tout à l'heure. Diverses séparations, on s'en souvient peut-être, avaient notablement amoindri le groupe formé autour de M. Thiers, et dont M. Vivien était alors le personnage le plus considérable. Ainsi, M. Dufaure et ses amis s'étaient depuis longtemps affranchis de toute dépendance; quoique M. Dufaure fût personnellement partisan de la ligne unique, il voulait que la loi fût votée. M. Billault, qui avait été sous-secrétaire d'État au département du commerce sous l'administration du 1er mars, s'était éloigné, dans cette occasion, de l'opinion adoptée par M. Thiers; il défendit le réseau des voies ferrées contre l'amendement. En se prononçant pour le réseau, il diminuait la distance qui le séparait du ministère actuel.

La recherche des causes intimes et parfois singulières qui avaient provoqué ces dissidences appartient à l'histoire politique. Il est utile, cependant, pour faciliter l'intelligence du débat, de rappeler que le ministre principal, l'homme éminent en qui se résumait la politique du cabinet, M. Guizot, avait laissé percer fort à propos, dans le rapide et fortuit échange de quelques paroles, comme on l'a rapporté dans le temps, cette pensée, que certains rapprochements n'étaient pas absolument impossibles. Le ministère des travaux publics ou celui du commerce pouvait servir un peu plus tôt ou un peu plus tard à consacrer de tels rapprochements. Quel qu'en fût le mobile, un accord même momentané était avantageux à la cause des chemins de fer; mais, en outre, rien n'eût été plus conforme

aux intérêts du ministère que de se recruter dans un sens qui pouvait à ce moment-là paraître propre à le fortifier du côté des questions de l'ordre économique. Puissamment défendu sur le terrain de la politique proprement dite, le cabinet du 29 octobre est demeuré jusqu'à la fin pour les questions que le développement du travail industriel suscitait chaque jour, faible et démantelé. Il comptait bien un économiste renommé parmi ses membres, M. Duchâtel ; mais au lieu de rester fidèle aux études dont sa jeunesse avait reçu des faveurs marquées, M. Duchâtel les avait sacrifiées à la politique. Occupé désormais d'autres soins, il ne venait prendre une part notable aux discussions de ce genre que dans des circonstances solennelles, dans des débats dont l'issue pouvait réagir sur l'existence du cabinet, comme ceux de 1842 sur les chemins de fer. Communément, ces questions économiques qui étaient devenues des questions vitales, ces questions qui touchaient de si près au sort des populations ouvrières, étaient laissées sur un plan tout à fait secondaire [1]. La discussion relative aux voies ferrées, qui les plaça un moment si haut, n'eut pas pour conséquence de leur assurer un niveau constant. Encore la politique s'y glissa-t-elle par plus d'un côté.

D'après la situation qu'avait M. Thiers à l'égard du cabinet du 29 octobre, son intervention aurait suffi pour imprimer à la lutte un caractère essentiellement politique. Néanmoins, lorsque l'ancien président du 1er mars qui se trouvait d'autant plus libre qu'il s'était dès longtemps

1. Dans la préface de son *Histoire du gouvernement parlementaire en France*, M. Duvergier de Hauranne a écrit : « Pourquoi ne pas dire toute la vérité ? Le gouvernement de 1830, ministère et opposition, ne s'est point assez inquiété de ce que sentaient, de ce que pensaient, de ce que voulaient les masses populaires. »

prononcé en faveur de la ligne unique, vint prêter à l'amendement l'appui de sa dialectique si vive et si claire, il prit soin de se maintenir strictement dans les termes de la question spéciale. Il était trop expérimenté, il connaissait trop bien le terrain parlementaire pour arborer un drapeau qui aurait pu diviser ses amis d'aujourd'hui ou empêcher quelques-uns de ses amis de la veille de déposer dans l'urne un vote conforme à ses désirs.

Le discours que prononça M. Thiers marqua profondément dans la discussion; il réclame encore une attention particulière. Les considérations relatives aux finances, qui y sont développées et que cet orateur s'entend à exposer avec un art si merveilleux, tout à la fois en économiste éminent et en tacticien consommé, n'étaient pas, ou du moins n'étaient pas toutes des considérations de circonstance, destinées à servir dans la présente collision. Il en sortit de vives lueurs propres à illuminer ce côté du débat. De plus, la harangue de l'ancien président du conseil mit un moment en échec le projet du gouvernement. On ne saurait oublier qu'elle faillit porter un coup funeste à la cause des chemins de fer. Enfin, certains arguments de fait nécessitent quelques observations dans l'intérêt de la science économique appliquée aux voies ferrées.

Dès le début, M. Thiers se hâta de rappeler qu'en 1838, comme en 1842, il était partisan de l'exécution d'une ligne qui traverserait le territoire dans sa plus grande étendue. Cette opinion avait été la sienne à toutes les époques. Il venait la défendre encore et protester contre ce qu'il appelait *une dispersion des ressources de l'État en matière de travaux publics.* Il tenait aussi dans une occasion grave, qui lui paraissait engager l'avenir à un très-haut degré, à dire ce que, *comme député*

et *peut-être aussi comme homme du gouvernement*, il pensait de la situation financière. Durant l'année précédente, c'est-à-dire au lendemain de l'administration du 1er mars, il *n'en pensait pas tout le mal qu'on en disait; maintenant, il n'en pensait pas tout le bien qu'on se plaisait à en dire*. Mais la question de finances lui paraissait être l'*argument premier et principal* contre le projet. En développant cette idée, M. Thiers, loin de tomber dans ces lieux communs si largement exploités déjà sur le déplorable état où se seraient trouvées nos finances, proclama au contraire que les finances de la France étaient, sinon les plus puissantes, *car il y a à côté les finances anglaises*, du moins étaient, avec les finances anglaises, les plus puissantes de l'Europe. Seulement elles lui paraissaient engagées, et engagées pour plusieurs années, sérieusement et gravement. Pour apprécier le véritable état du trésor, il le considérait sous deux aspects, celui des dépenses ordinaires et celui des dépenses extraordinaires. Le premier lui semblait le plus important. Rien de plus juste. La chose essentielle à constater, en effet, quand on examine l'état des finances, c'est de rechercher si le revenu permanent suffit pour faire face aux dépenses permanentes.

N'oublions pas qu'il était dans la situation de M. Thiers de soutenir que l'équilibre n'était pas difficile à rétablir entre les dépenses ordinaires et les revenus ordinaires, car on l'avait accusé, par suite des dépenses ordonnées en 1840, d'avoir creusé l'abime du déficit. Il soutint et, ajoutons-le, il démontra que le déficit n'était pas aussi large qu'on le disait et qu'il serait bientôt comblé. Il le démontra par des chiffres empruntés aux propres évaluations du cabinet actuel. D'après les calculs de M. Thiers, le déficit qui avait été en 1841 de 116 mil-

lions ne s'annonçait plus devoir être que de 27 millions pour 1843. On pouvait, il est vrai, regarder comme inévitable l'ouverture de certains crédits supplémentaires; mais, en revanche, il y avait lieu de s'attendre à une augmentation des recettes plus grande que celle sur laquelle on avait compté. En dernière analyse, l'orateur estimait que l'année 1843 pourrait effacer la différence entre les revenus ordinaires et les dépenses ordinaires; il s'en applaudissait comme d'un point essentiel en matière de finances. « En Angleterre, disait-il, pays très-puissant sous le rapport financier, on est obligé de recourir à un impôt extraordinaire, à un impôt de guerre[1] pour aligner la dépense ordinaire et le revenu ordinaire. Vous n'en êtes pas là; vos revenus ordinaires suffisent à vos dépenses ordinaires. Ce n'est pas là l'objet de mes inquiétudes. »

Dire que l'année 1843 verrait effacer complétement la différence entre les dépenses ordinaires et les revenus ordinaires, c'était évidemment parler dans le sens des ministres. M. Thiers en fit lui-même la remarque. L'intérêt du cabinet du 1er mars et de celui du 29 octobre se trouvait identique. Nous nous trompons : le président du cabinet de 1840 devait attacher un prix extrême à dégager son passé du poids d'une responsabilité écrasante, tandis que le ministère actuel n'aurait pas été fâché de laisser son redoutable adversaire dans les ombres du déficit. M. Thiers avait jugé essentiel de réagir contre l'accusation, au risque qu'on se fît un argument de ses calculs contre l'amendement proposé; mais l'appui qu'il se trouvait prêter involontairement au cabinet dans ses appré-

1. C'était le moment où sir Robert Peel faisait voter l'*income tax*, l'impôt sur le revenu.

ciations concernant le budget ordinaire, il s'était réservé de le faire payer bien cher dans ses appréciations concernant le budget extraordinaire. Jusque-là il s'était défendu; maintenant il prenait l'offensive. « Sans doute, c'est une nation puissante, dit-il, que celle dont le revenu ordinaire dépasse 1 milliard 200 millions, et qui, dans deux ans, avec les accroissements prévus, aura 1 milliard 250 millions. Je ne l'ai jamais contesté, pas plus l'année dernière que cette année; j'ai dit alors et je le répète encore : c'est là la puissance de notre pays! Il faut le dire bien haut, pour que tout le monde l'entende. » Mais après ces paroles se produisait la question de savoir jusqu'à quel point nos finances étaient engagées par des dépenses extraordinaires.

D'abord que fallait-il entendre par cet engagement pesant sur l'avenir? M. Thiers se plaçait, pour l'expliquer, au point de vue de sa situation personnelle; c'était inévitable. Comme on lui avait imputé d'avoir démesurément grossi le budget de la guerre, surtout pour les fortifications, il disait à ses collègues de la Chambre : « Vous aviez entrepris une masse de travaux considérables, et vos travaux militaires avaient été ajournés. Des événements graves sont survenus, qui vous ont fait penser aux travaux militaires longtemps ajournés. Et alors l'accumulation des travaux civils et celle des travaux militaires ont amené un excédant de dépenses dans trois de vos budgets et la nécessité d'une loi extraordinaire portée l'année dernière, qui établit une dépense en travaux de tout genre de 500 millions. Ainsi, le concours simultané des dépenses civiles, *entreprises presque toutes à la fois*, et des travaux militaires *longtemps différés*, a fait peser sur nos finances une charge évaluée aujourd'hui à 800 millions. 300 millions de cette charge ont été imputés,

pour y satisfaire, sur la réserve de l'amortissement, 500 millions ont été reportés sur un emprunt. »

C'était bien là le calcul : une charge évaluée à 800 millions résultait du concours simultané de dépenses civiles et de travaux militaires. Lorsque pour les dépenses civiles, l'orateur ajoutait ces mots : *entreprises toutes à la fois*, il critiquait indirectement le procédé des anciens ministères ; quand, pour les travaux militaires, il les qualifiait par ces expressions : *longtemps différés*, il faisait au contraire une apologie indirecte des mesures prescrites en 1840. La situation résultant des imputations faites pour acquitter ces diverses dépenses exigeait une opération que M. Thiers appelait un peu hardiment peut-être une *liquidation*, et cette liquidation lui semblait devoir occuper au moins quatre années. C'était soutenir qu'il fallait au moins quatre années pour que la charge de 800 millions ne fût plus un embarras.

Les deux ressources qui devaient faire face à ces 800 millions, la réserve de l'amortissement et l'emprunt, fournirent à M. Thiers l'occasion de donner des explications très-intéressantes et d'une lucidité parfaite sur ces deux mécanismes de l'ordre financier. Celles de ses explications qui concernent l'emprunt réclameront cependant quelques réserves, aujourd'hui surtout que nous avons vu inaugurer avec un éclatant succès un mode d'emprunt tout nouveau, qui, s'il avait été proposé en 1841, aurait encouru un anathème universel. Par rapport à la réserve de l'amortissement, M. Thiers rappelait que cette réserve se composait des sommes votées au budget pour le rachat de rentes et qui demeuraient sans emploi lorsque les fonds publics étaient au-dessus du pair. Or, c'était là ce qui arrivait pour la rente 5 p. 0/0 ; on ne pouvait donc rien racheter. Quatre années de la réserve de l'amortissement

évaluée en moyenne à 75 millions par an, donnaient les 300 millions faisant partie des charges extraordinaires. Quant à l'emprunt, emprunt fixé à 450 millions, l'orateur croyait que cette ressource en apparence très-certaine et très-rassurante, était cependant celle qui, en réalité, offrait les difficultés les plus sérieuses. « Si la réserve de l'amortissement, disait-il, à moins de circonstances très-graves, ne peut pas vous manquer, car il faudrait des circonstances très-graves pour faire tomber le 5 p. 0/0 au-dessous du pair, l'emprunt ne présente pas à mes yeux la même sécurité. Je n'ai pas approuvé la manière dont le dernier ministre des finances, M. Humann, de qui j'honore la mémoire, a exécuté le recensement [1], mais je n'ai que des éloges à donner à la manière dont il a fait l'emprunt. » On avait très-bien fait, suivant l'orateur, pour diminuer la charge des 450 millions, de commencer l'emprunt le plus tôt possible pour un tiers; et dans l'état de la place on avait obtenu les meilleures conditions qu'on pût espérer. Où était donc la difficulté qu'avait annoncée M. Thiers? Il la voyait dans ce fait que deux tiers de l'emprunt restaient à négocier. Bien que les ressources de la France soient considérables, il n'était pas aussi facile, selon lui, de compléter l'opération, qu'on pouvait se l'imaginer. Le dernier emprunt soutenu par une maison *puissante et habile*, n'avait pas beaucoup dépassé le taux d'émission. Cet état stagnant révélait une certaine gêne qui provenait de l'énorme développement des travaux publics en France, non-seulement pour l'État, mais encore pour les départements et les communes, et de l'énorme

1. On n'a pas oublié que le recensement de la population opéré en 1841 avait suscité de vives réclamations, et qu'il avait même été l'occasion de troubles fort graves dans une de nos grandes cités méridionales, Toulouse.

développement des travaux publics dans toute l'Europe, de manière que le crédit public avait aujourd'hui une concurrence immense dans toutes les compagnies particulières. Et à ce sujet M. Thiers faisait une réflexion dont la justesse a été largement confirmée par diverses évolutions ultérieures du monde financier, à savoir que l'État et les compagnies puisent dans un même réservoir; quand les compagnies y puisent de leur côté, l'État éprouve un véritable embarras à y puiser du sien. Ce sont les mêmes maisons, les mêmes capitalistes, non-seulement en France, mais dans toute l'Europe, qui fournissent à la fois et aux travaux publics et aux emprunts de l'État; et lorsqu'on s'est adressé largement à ce réservoir par une voie, on le trouve moins plein, lorsqu'on y puise par une autre, de tout ce qu'on y a déjà pris.

Nous venons de le dire : cette réflexion était fort juste; elle est conforme à tous les enseignements de l'économie politique. Elle conserve une valeur réelle, quelle que soit la forme des emprunts publics, quel que soit le système adopté par les associations particulières pour se procurer les fonds dont elles ont besoin. Cependant, l'importance pratique de cette observation peut varier suivant les procédés du crédit; elle ne saurait être absolument la même, quand on est obligé, pour faire un emprunt, de recourir à l'intervention de quelques grands capitalistes, et quand, au contraire, on est en mesure de pouvoir réaliser l'opération par voie de souscription publique. Quoique le réservoir auquel on s'adresse soit, en définitive, toujours le même, la base où l'on s'appuie pour y puiser est infiniment plus large dans le second cas que dans le premier. Ce qu'on peut affirmer aujourd'hui en face des emprunts publics et des appels de fonds des compagnies de chemins de fer, c'est que dans l'état du crédit, après les expé-

riences faites, il n'y a point de principes absolus à poser, du moins quant à la forme à mettre en usage. Le meilleur mode est celui qui rapporte le plus, coûte le moins et dérange le moins le courant ordinaire des capitaux.

En 1842, dans les conditions où se faisaient alors les emprunts, M. Thiers craignait que si, cette année-là même, on voulait encore réaliser une partie des 450 millions, on ne trouvât que peu d'empressement de la part des capitalistes qui avaient commencé l'opération, parce qu'ils jugeaient tous qu'il fallait une année entière pour le classement des rentes représentant les 150 millions déjà pris. D'où la conséquence que, pour se procurer à un prix raisonnable les 300 millions restant, il faudrait deux ou trois années au moins. Si, dans l'intervalle, des circonstances graves survenaient, il se pourrait qu'elles rendissent l'emprunt très-difficile, ou du moins qu'elles obligeassent à subir des conditions fort onéreuses. En cet état de choses, lorsque les deux ressources principales du trésor pour les dépenses extraordinaires, la réserve de l'amortissement et l'emprunt, étaient ainsi engagées pour plusieurs années, M. Thiers regardait comme d'une souveraine imprudence de se lancer dans des entreprises très-coûteuses, qui pourraient être interrompues plus tard par des complications imprévues mais possibles. Une suspension brusque et instantanée des travaux serait déjà très-fâcheuse en elle-même ; ce n'est rien, cependant, si l'on songe qu'on aurait alors d'une part à payer les travaux exécutés, et d'autre part à pourvoir aux événements extraordinaires qui auraient déterminé la suspension.

Ou cette argumentation n'était que spécieuse, ou bien elle devait à jamais empêcher une nation comme la France d'entreprendre aucune œuvre un peu large et demandant un certain espace de temps pour arriver à

fin. Il est difficile, en effet, avec la complexité de la vie sociale au XIXe siècle chez un grand peuple, que la situation financière soit moins engagée qu'elle ne l'était chez nous en 1842. M. Thiers était forcé de reconnaître lui-même que dans l'état présent de l'Europe, il n'y avait pas d'inquiétude à concevoir par suite des charges existantes; n'était-ce pas avouer implicitement que les engagements projetés, échelonnés comme ils l'étaient, ne sortaient point des bornes d'une politique sage et prévoyante L'orateur ajoutait avec une certaine intention critique, qui ne s'adressait pas qu'à la Chambre : « Si vous apportiez dans vos finances, je ne dis pas, permettez-moi ce mot, toute la prudence que vous avez apportée dans la politique depuis dix années, mais la moitié de cette prudence, vous vous arrêteriez tout de suite. Vous bravez financièrement une situation beaucoup plus inquiétante qu'aucune des situations politiques que vous avez traversées. » Aujourd'hui, en 1858, après les faits accomplis, il n'y a pas beaucoup de mérite à dire que la politique financière recommandée par M. Thiers, à l'endroit des voies ferrées, était par trop prudente et même pusillanime. La science économique la plus discrète ne pouvait admettre que les projets existants fussent de nature à changer les bases de la *liquidation*, puisque *liquidation* il y a, en une mesure propre à justifier des paroles comme celles-ci que prononçait l'orateur dans l'hypothèse de charges dues à des circonstances extraordinaires : « La situation aurait acquis un degré de gravité que des hommes prudents ne devraient pas braver, et que de bons citoyens seraient impardonnables d'avoir bravé après avoir été avertis. »

Le dernier mot de M. Thiers n'était pas, remarquons-le, qu'il ne fallût rien faire du tout pour les nouvelles

routes; c'était qu'il ne fallait faire qu'un effort très-limité. Voici comment l'ancien président du conseil revenait à la ligne unique. Du moment qu'on ne pouvait dépenser qu'une somme très-limitée, on devait au moins la répartir le plus sagement, le plus fructueusement possible. D'après les idées de l'orateur, le gouvernement et les chambres avaient besoin d'*excuse* (le mot y est) pour se résoudre à une nouvelle dépense, alors que les finances étaient engagées, et cette *excuse* ne pouvait se trouver que dans l'existence d'un intérêt national très-sérieux et très-évident. Or, ce caractère de nationalité, M. Thiers le croyait joint à l'idée d'une ligne unique, et il suppliait la Chambre, *au lieu d'éparpiller les ressources dans plusieurs directions, de placer tout l'effort de la France sur une seule ligne, sur une ligne qui embrasse les plus grands intérêts.*

Il nous paraîtrait tout à fait inexact et, de plus, fort injuste d'attribuer la pensée si restrictive de M. Thiers aux seules impulsions d'une rivalité politique, au seul désir de préparer un échec au ministère. Sans doute l'amendement débattu avait été combiné de manière à répondre aux exigences de la lutte politique. Mais toute l'argumentation de M. Thiers démontre qu'il y avait eu et qu'il y avait encore en lui un doute invincible sur le rôle des chemins de fer. Quand on lit attentivement son discours de 1842, discours visiblement élaboré avec soin, et dont la portée était très-haute en un certain sens, on s'aperçoit qu'il ne s'y trouve presque aucun élément dont la science économique appliquée aux voies ferrées puisse tirer profit. Les considérations financières si remarquables qui y sont énoncées, concernent bien plus le crédit général de l'État que les règles particulières qui devaient présider à l'emploi du crédit dans la construction des

routes nouvelles. Croit-on qu'un homme d'État d'un esprit aussi pénétrant aurait remué cette question sans l'éclairer de lueurs précieuses, s'il avait eu dans sa pensée quelque confiance en l'avenir? Mais non; le scepticisme de l'orateur datait de loin, et il n'avait encore presque rien perdu de sa vigueur primitive. Comme quelques autres hommes d'une intelligence supérieure, M. Thiers avait été, dès l'origine, fâcheusement impressionné par rapport aux chemins de fer, ou plutôt il n'avait pas pressenti de quel rapide essor cette grande création était susceptible. Les événements ont trompé son attente, comme ils ont trompé celle d'Arago, qui fut pourtant un peu moins éloigné du point de vue d'où l'on pouvait deviner les réalisations d'un prochain lendemain. Preuve nouvelle que les esprits les plus magnifiquement doués ne sauraient embrasser avec un coup d'œil également sûr toutes les applications de la pensée humaine !

A l'appui de cette appréciation des idées de M. Thiers, le discours de 1842 fournit des preuves surabondantes ; il en fournit même dans les passages où l'orateur croit payer le plus large tribut à la puissance nouvelle qui va opérer une révolution complète dans l'industrie des transports. « Je n'ai jamais partagé, pour mon compte, s'écrie-t-il, l'*engouement* qu'on exprimait il y a quelques années pour les chemins de fer, mais j'ai toujours cru à leur avenir, et j'y crois encore, malgré des catastrophes qui viennent quelquefois effrayer les esprits. Je crois à l'immense avenir des moyens de viabilité, qui ont consisté à substituer à la faiblesse des animaux le moteur tout-puissant, quoique si dangereux, de la vapeur. Lorsque les hommes ont eu l'art ingénieux d'appliquer ce moteur sur les routes de terre, je ne puis croire qu'ils y renoncent, et, pour ma part, je crois à l'avenir des chemins de

fer, comme il fallait croire, il y a quelques siècles, à l'avenir de l'imprimerie et de la poudre à canon. Mais, je le répète, je suis loin de partager l'*engouement* de ceux qui, *sans réflexion*, voudraient tout à la fois couvrir le pays de chemins de fer. » Citons une preuve prise dans un autre ordre d'idées, prise dans l'opinion qu'exprimait M. Thiers sur la destinée des chemins de fer par rapport à l'usage qu'en feraient les diverses classes de la population; voici ses paroles consignées dans le même discours : « Toutes les classes qui profiteront des chemins de fer ne sont pas toutes celles qui les paient. Je sais qu'en Belgique on a vu des ouvriers se servir des chemins de fer, mais je ne sais pas si, en France, où la population est moins mobile, les ouvriers s'en serviront; mais je sais bien que les paysans ne s'en serviront pas beaucoup. »

Ce n'est pas tout : le doute de l'orateur éclate bien plus clairement encore dans ses appréciations relatives aux entreprises étrangères. Peu s'en faut qu'il ne renverse tout à fait de l'autel, comme une idole trompeuse, la divinité à laquelle il venait tout à l'heure de donner un peu d'encens. D'abord, il s'efforce de restreindre dans les plus étroites limites l'avance prétendue que les peuples de l'Europe centrale, les peuples allemands, avaient sur la France, et de combattre ainsi les craintes qu'au point de vue du commerce, soulevait l'idée de la concurrence étrangère. Il s'étonne que les ministres *ne soient pas venus détruire les mensonges des cartes étrangères, les mensonges de ces gouvernements allemands qui avaient voulu persuader à leurs sujets qu'un gouvernement libre n'était qu'un bavardage stérile, incapable de rien donner, et qu'ils donnaient eux-mêmes beaucoup plus que le gouvernement français.* Il affirme qu'on

ne fait pas beaucoup plus de chemins de fer en Allemagne qu'en France; *qu'on a fait de vastes projets qui, pour la plupart, ont moins de probabilité d'exécution que l'immense réseau que la Chambre vient de voter*, et que ceux de ces projets qu'on a le plus cités comme menaçants pour notre commerce et notre puissance maritime *sont moins problables encore que les autres.*

A coup sûr, ce ne sont point là les paroles d'un homme qui aurait eu foi dans l'avenir des chemins de fer. M. Thiers parlait, disait-il, en témoin oculaire, il parlait après avoir parcouru les chemins de fer de l'Allemagne. S'il n'avait vu les choses avec des yeux un peu prévenus, il aurait vite reconnu que les gouvernements allemands ne s'occupaient pas d'un vain stratagème et que les peuples d'au delà du Rhin ne cédaient pas à de puériles illusions. On a vu plus haut[1] quelle était au commencement de l'année 1842 la situation relative de la France et de l'Allemagne en fait de chemins de fer; mais, si vous voulez, franchissons quelques années, arrivons à la fin de l'année 1845, et voyons la situation comparative. La France compte alors 881 kilomètres de chemins de fer en exploitation; les divers États de l'Allemagne, y compris la Prusse, en ont 2,899, sans parler de l'Autriche et de a Belgique qui, à elles deux, en possèdent 1,378 [2]. — M. Thiers considérait, du reste, un à un les chemins de fer entrepris en Allemagne, et presque partout il montrait, tantôt des actionnaires épuisés, tantôt des difficultés topographiques presque insurmontables. Au sujet de ces lignes d'Allemagne qui *ne s'étendaient encore que sur la carte*, il prononçait à grand'peine et seulement du bout des lèvres ces mots : « Sans doute, il en sera exécuté

1. Page 251.
2. V. *Documents statistiques sur les chemins de fer.*

quelques-unes. » Ici, il assure que la concurrence qui nous menaçait avait été singulièrement exagérée; là, il cherche à établir que le transit par la France n'aura rien à souffrir de telles ou telles entreprises en cours d'exécution. M. Thiers voulait évidemment empêcher à tout prix que le pays ne se crût arriéré sur la route du progrès, car il savait bien que la France, habituée à prendre l'initiative dans les grandes questions intéressant l'humanité, ne se verrait pas d'un cœur tranquille devancée dans l'arène nouvelle par les peuples étrangers.

A l'égard de la Belgique, M. Thiers fut cependant plus juste qu'à l'égard de l'Allemagne. Mais on va voir tout à l'heure comment il tira parti de l'exemple même que ce petit royaume avait donné si près de nous, pour dissuader la chambre de tout effort un peu large. Voici, d'abord, dans quels termes il rendait justice à l'initiative prise chez nos voisins : « Les Belges ont été saisis d'une grande pensée nationale; ils la doivent au roi Guillaume, au roi abdicataire de Hollande, et ils lui doivent beaucoup de choses, notamment la grande pensée des chemins de fer. Ce roi les avait menacés de fermer l'Escaut. Les Belges se sont dit : On veut nous fermer l'Escaut, nous l'ouvrirons autrement. Nous ferons un chemin de fer. Ce fut cette pensée qui saisit tous les esprits des Belges, il y a plusieurs années; et comme, lorsqu'on est saisi d'une grande pensée, on ne discute pas misérablement sur les moyens d'exécution, on les accorda tous sans réserve. En Belgique, où cependant l'on n'a pas beaucoup de goût pour le gouvernement central, et où le pouvoir est bien plus municipal que le nôtre, on accorda au gouvernement des moyens extraordinaires pour faire les chemins de fer; là, comme on n'a pas querellé sur les moyens, on est arrivé tout de suite à un grand résul-

tat[1]. » Or, ce résultat, en quoi consistait-il? Il consistait, comme le reconnaissait M. Thiers, en ce qu'en peu d'années le pays avait été couvert de chemins de fer; en ce qu'il s'accomplissait en Belgique une circulation d'hommes et de marchandises *dont on était saisi* quand on en était témoin[2].

Ici, l'orateur ne craignait point d'être trop affirmatif. Il avançait que *tous les gens du nord descendaient en Belgique de préférence même à la Hollande;* de la Belgique, ils se jetaient sur le Rhin. Les progrès que la navigation à vapeur avait faits sur ce fleuve, joints à la construction des chemins de fer, avaient amené de ce côté une étonnante affluence de voyageurs. M. Thiers ajoutait qu'on avait remarqué à Boulogne, à Calais, à Dunkerque, depuis que les chemins belges se reliaient à la navigation à vapeur du Rhin, que tous les voyageurs qui voulaient aller du nord au midi, prenaient cette direction. « Eh bien, continuait-il, il y a là une concurrence que je redoute pour la France, et qui est presque aussi dangereuse que la concurrence commerciale, c'est la concurrence morale.

1. Ce qui montre bien que M. Thiers ne concevait les chemins de fer que sur une échelle réduite, c'est qu'il croyait devoir dire encore en 1842, au sujet même des chemins de fer belges : « J'ai été partisan de l'exécution par l'État et nullement de l'exécution par les compagnies; j'en demande pardon à ceux que cela scandalise, mais je suis encore partisan de l'exécution par l'État et nullement par les compagnies. »

2. Cet essor de la circulation, M. Thiers l'attribuait en partie à une circonstance *que l'on voudrait en vain reproduire en France;* à cette circonstance qu'à dix et quinze lieues de distance, il y a des villes de 80 à 100,000 âmes, telles que Anvers, Gand, Bruxelles, Malines, Bruges. « C'est là, disait-il, une alimentation extraordinaire pour les chemins de fer. » C'était presque l'idée émise jadis en Angleterre, au sujet du chemin de fer de Liverpool à Manchester, à savoir que les *railways* ne pouvaient guère exister qu'entre des villes très-populeuses et très-rapprochées les unes des autres.

Oui, les voyageurs qui venaient autrefois par Lille, Paris, Lyon et Marseille, se portent aujourd'hui à Anvers, à Bruxelles et à Bâle, en suivant les bords du Rhin. Or, la France n'a pas cessé d'être le pays le plus attrayant par sa capitale, par ses arts, ses lumières, par les agitations mêmes qu'on lui impute, et qui ne sont pas aussi grandes qu'on le dit... Elle n'a pas cessé d'être un pays fort curieux, qu'on a toujours cherché à voir. Mais si à côté de ses attraits, la commodité des transports ne se trouve plus exister, et si ailleurs, au contraire, les facilités de communication sont fort grandes, il est possible qu'une partie des voyageurs qui viennent du nord au midi prennent par la Belgique et le Rhin. »

Le mouvement entre le nord et le midi, ces mots-là couvaient, il était aisé de le deviner, l'apologie que l'orateur se préparait à faire de la ligne unique proposée à travers notre territoire de la Manche à la Méditerranée. N'est-ce pas un peu parce qu'il avait cru y trouver un argument pour la motion dont la Chambre des députés était saisie, qu'il avait exalté l'exemple de la Belgique? Dans tous les cas, il adaptait complétement cet exemple aux besoins de la situation. Les partisans des chemins de fer redoutaient la concurrence étrangère; eh bien! M. Thiers les invitait à la voir où elle se produisait, c'est-à-dire dans le trajet du nord au midi de l'Europe, par la Belgique et par le Rhin jusqu'à Bâle. Pour combattre efficacement cette concurrence, que fallait-il donc? *Créer une seule et grande ligne* entre le nord et le midi de la France; une ligne qui pourrait établir, à côté de la circulation signalée, une circulation rivale, propre à ramener les voyageurs de notre côté. Sans doute M. Thiers ne contestait pas que les lignes allant dans d'autres directions, à l'est, à l'ouest, ne pussent être fort utiles; il n'y

a pas une seule ligne sur laquelle il n'y ait, disait-il, des intérêts à satisfaire, et pour laquelle il n'y ait de bonnes raisons à donner. Mais la question ne lui semblait pas là. Il s'agissait de savoir si les raisons fournies pour ces lignes valaient les raisons données à l'appui de la ligne du nord au midi. Il s'agissait d'apprécier des raisons de diverse nature, et celles qui tenaient à l'ordre commercial et celles qui tenaient à l'ordre militaire.

Une fois posée dans ces termes, la question fut traitée, sous ce double rapport, avec cette puissance d'analyse, cette finesse d'aperçus, qui prête toujours un indicible attrait aux exposés de M. Thiers. Il fallait des faits, et les faits se pressaient sous sa parole, non pas toujours incontestables, mais toujours articulés de manière à faire une vive impression sur les esprits. L'orateur arrivait à cette conclusion que la ligne de la Manche à la Méditerranée satisfaisait, d'une part, à nos plus grands intérêts commerciaux, et, d'autre part, aux exigences les mieux établies de la défense du pays. « Voilà, disait-il avec une modération qui convenait à un ancien président du conseil, mais qui était évidemment calculée, voilà un ouvrage national; je conviens qu'il est très-difficile de l'exécuter, en présence des intérêts qui seraient privés d'une satisfaction immédiate et promise; et, bien que les choses difficiles, quelquefois, aient tenté mon caractère, cependant moi-même, je le reconnais, j'ai gardé quelques ménagements à l'égard des lignes qu'il faudrait déposséder immédiatement des fonds qui leur ont été promis, et je comprends que MM. les ministres aient pu hésiter à venir présenter une ligne unique. Soit; mais encore venons-nous les aider et leur offrir l'occasion du plus bel ouvrage national, d'un ouvrage auquel l'élévation, la grandeur des intérêts qu'il satisfait,

la possibilité d'une exécution prochaine donnent le caractère le plus élevé, et au nom duquel on peut invoquer le patriotisme des localités qui ne sont pas traversées par des chemins de fer. »

Il était habile de faire intervenir ainsi dans le débat les localités que le plan ministériel laissait en dehors du classement. Un grand nombre d'arrondissements n'étaient effectivement pas traversés par les lignes proposées. Au fond, il n'était pas exact de dire que ces arrondissements ne profiteraient pas des chemins de fer; cependant cette assertion avait une apparence d'exactitude. Or, elle fournissait matière au raisonnement suivant, que faisait M. Thiers : pour demander à tous les arrondissements de contribuer par l'impôt à la construction des chemins de fer, à tous les arrondissements *dont le plus petit nombre en profitera, même dans le système de MM. les ministres;* pour pouvoir leur dire, *avec autorité, avec conscience, d'y contribuer avec patriotisme, dévouement, abnégation,* il faut leur présenter une ligne qui offre des intérêts d'une haute généralité. « Vous pourrez, ajoutait l'orateur, vous pourrez faire valoir des raisons très-bonnes pour les diverses lignes que vous avez imaginées; je vous défie de faire valoir pour aucune de ces lignes l'ensemble et la généralité d'intérêts que je viens de signaler. Pour ma part, je ne sais ce que la Chambre votera; mais je tiens à honneur de protester contre deux fautes qu'on est près de commettre; c'est d'engager les finances du pays pour trop longtemps, et d'éparpiller sans résultat les ressources qu'on aura réunies en engageant les finances du pays. »

Tous ces éléments interrogés avec tant d'art dans ce discours, à quel résultat aboutissaient-ils en dernière analyse? Qu'avait prouvé l'orateur, à l'un comme à l'autre des deux points de vue où il s'était successive-

ment placé, le point de vue topographique et le point de vue financier? Au point de vue topographique, il était demontré une fois de plus que la France, baignée à une de ses extrémités par la mer du Nord et à l'autre par la mer Méditerranée, occupe une position exceptionnellement favorable, pour se mettre en rapport, par le commerce, avec le nord et le midi de l'Europe. Il était démontré que l'établissement d'un moyen de communication rapide entre la région septentrionale et la région méridionale de notre pays présentait un intérêt considérable. Si l'on met à part quelques arguments de circonstance, la dialectique de M. Thiers était tout à fait irréprochable sur ces points-là, que personne d'ailleurs ne pouvait contester; mais la véritable question était de savoir si les avantages relatés devaient empêcher d'entreprendre, pour le moment du moins, une autre ligne, concurremment avec la ligne de la Manche à la Méditerranée, et si le meilleur moyen de doter notre pays des voies nouvelles était de ne commencer qu'une seule ligne à la fois. Or, il ne résultait nullement du discours de M. Thiers qu'on ne pût agir énergiquement pour la construction de la grande artère, justement préconisée, qu'à la condition de limiter l'effort à ce seul objet. Quelque sérieuses qu'elles pussent être, les considérations développées n'impliquaient point une limitation aussi rigoureuse. Il y avait ailleurs des intérêts très-réels, très-précieux à satisfaire aussi; il y avait à planter des jalons propres à faciliter la complète réalisation du système projeté. Au point de vue financier, on arrivait à une conclusion analogue. En invoquant le concours de l'industrie, qui permettrait de puiser plus avant dans les bourses particulières, d'attirer des capitaux accoutumés jusque-là à rester étrangers aux opérations du crédit public, — concours

que repoussait malheureusement M. Thiers,—on se procurerait des ressources bien plus abondantes que celles qu'on attendait de l'impôt ou de l'emprunt. On n'en serait donc pas réduit, faute de fonds, à restreindre autant l'arène ouverte à l'activité du pays. Que nos finances fussent engagées, jusqu'à un certain point, pour quelques années, c'était vrai ; seulement l'engagement nouveau qu'on proposait de contracter, et qui se divisait en de nombreuses échéances, était borné à une participation précise et n'avait rien d'exorbitant. Ces explications suffisent pour faire voir que la défense de la ligne unique conduisait à une inévitable confusion. Nous trouverons, du reste, tout à l'heure d'autres motifs qui militaient en faveur du système des entreprises simultanées, système qu'on affectait d'appeler avec dédain *système des tronçons.*

Certes, quand M. Thiers disait qu'*entreprendre un grand ouvrage, l'achever, et quand il est achevé en entreprendre d'autres, c'est là ce que commande le plus simple bon sens,* il énonçait une de ces vérités tout à fait évidentes, et qui cependant, comme la plupart des affirmations ayant un caractère sentencieux, réclament un attentif examen dès qu'il s'agit d'en faire l'application. La règle que traçait l'orateur peut être fort sage dans des opérations absolument isolées les unes des autres. Veut-on, au contraire, aborder l'exécution d'une œuvre complexe, dont les parties diverses se rattachent les unes aux autres par des liens multiples et concourent à un même but, cette règle peut constituer un faux calcul et donner naissance à une très-mauvaise opération. Ni l'Angleterre, ni les États-Unis, ni la Belgique, ni l'Allemagne, n'avaient observé ou n'observaient, dans la construction des chemins de fer, le principe qui était présenté à la France comme une loi absolue. Dans aucun de ces pays, on ne

s'était condamné à achever une première entreprise avant d'en commencer une autre. N'est-ce pas la preuve que la nature même de l'œuvre répugnait à l'application d'une pareille méthode?

Il n'y aurait rien à dire de l'image oratoire par laquelle se terminait la harangue de M. Thiers, si cette image n'avait amené une confusion d'un autre genre. « Savez-vous, disait l'orateur, quel effet produit sur mon esprit cet éparpillement de vos moyens? Savez-vous, quand vous voulez éparpiller vos ressources pour lutter contre la concurrence étrangère, savez-vous à quoi vous ressemblez? Vous ressemblez à ces habitants d'une ville, comme Paris, par exemple, qui avaient plusieurs ponts à construire sur la Seine. Qu'auriez-vous dit si ces habitants de Paris, au lieu de faire d'abord un pont, puis un autre, et de s'assurer le moyen de passer la rivière une fois, avant de chercher à la passer sur plusieurs points, avaient commencé à faire une arche de tous les ponts de la Seine? [1] » Ce qu'on aurait répondu, c'est probablement que ces habitants-là entendaient fort mal leurs intérêts; mais pourquoi? Parce que les arches qu'ils auraient construites seraient restées inutiles tant que les ponts n'auraient pas été terminés. Pour les chemins de fer, la situation est bien différente; on n'a pas entendu dire qu'une section dût attendre, pour être exploitée, que le chemin soit construit en entier. La ligne ferrée d'Orléans, par exemple, rendait des services avant d'avoir été prolongée jusqu'à Nantes ou jusqu'à Bordeaux. Ce n'était point là une arche d'un pont interrompu. Évidemment la comparaison n'était que pittoresque.

Le ministre de l'intérieur, M. Duchâtel, dont nous

1. *Moniteur*, 11 mai 1842, page 1082.

avons mentionné précédemment la haute compétence en matière économique, et qui avait pris la parole avant M. Thiers, se trouvait avoir répondu à la plupart des objections présentées par ce dernier, notamment à celles qui concernaient l'état des finances. Quand on consulte aujourd'hui les deux discours, on s'aperçoit bien vite, même en se reportant par la pensée au milieu de l'année 1842, que la cause défendue par M. Duchâtel était meilleure que celle de son éloquent adversaire. Elle demandait beaucoup moins d'art; mais la science économique trouve dans la thèse du ministre un plus grand nombre d'éléments utiles à recueillir.

M. Duchâtel avait déjà montré dans la discussion qu'il ne partageait point le scepticisme de M. Thiers, à l'endroit des voies ferrées. Il avait demandé qu'au lieu de placer le débat au point de vue même de la situation des finances, on le plaçât au point de vue de l'intérêt plus ou moins grand qu'offrait l'établissement d'un vaste système de chemins de fer. Rien n'était plus éloigné de l'opinion de l'assemblée que de nous condamner à de nouveaux délais, à d'interminables ajournements, quand les autres nations, au lieu de discuter, déployaient une ardeur grandissant chaque jour. Cependant, si les critiques fulminées contre le projet et tirées de la situation financière étaient fondées, c'est au projet dans son ensemble qu'il aurait fallu renoncer. Ce raisonnement, d'où partait aujourd'hui M. Duchâtel dans son discours, n'avait rien de forcé : d'une part, l'état des finances, tel qu'on l'avait dépeint, nous interdisait les grandes entreprises; d'autre part, l'avenir, s'était-on écrié, était trop incertain pour nous permettre d'en aborder l'exécution. Les conditions essentielles manquaient donc pour tout ouvrage de longue haleine; or, la ligne unique indiquée dans l'amen-

dement, la ligne de la mer du Nord à la mer Méditerranée, constituait encore, à coup sûr, un ouvrage immense. Ce serait perdre son temps que de voter des chemins qu'on n'aurait pas les moyens d'exécuter. Il importait d'établir, avant tout, que la France possédait des ressources suffisantes pour rester par son initiative actuelle fidèle à son glorieux passé.

Pénétré de cette pensée, M. Duchâtel examinait dans quel ordre de ressources on pourrait puiser. Serait-ce dans les ressources ordinaires, c'est-à-dire dans le produit de l'impôt? Serait-ce dans les ressources extraordinaires, c'est-à-dire dans le crédit? La question ainsi énoncée, il jugeait évident pour tout le monde qu'on ne pouvait pas exécuter les chemins de fer avec les revenus ordinaires. Il faudrait recourir aux ressources extraordinaires qui aboutissent toujours à des emprunts, sous une forme ou sous une autre. L'orateur expliquait fort clairement à ce sujet qu'il y avait des emprunts de trois sortes. « On peut, disait-il, emprunter ou au moyen de la dette flottante, ou par une création de rentes; et les rentes, à leur tour, créées par l'État, peuvent être données à l'amortissement en échange de sa réserve ou se négocier sur la place. Voilà les trois formes du crédit; il n'y en a pas d'autre. La dette flottante elle-même n'est qu'une ressource temporaire. C'est un moyen qu'emploie le trésor pour attendre une époque favorable à des emprunts définitifs... Ainsi, des trois moyens, la dette flottante, l'emprunt au moyen de l'amortissement, la négociation de rentes sur la place, le premier est provisoire, les deux autres seulement sont définitifs. »

Il fallait, en fin de compte, choisir entre les deux derniers moyens ou bien les combiner tous les deux. Personne ne pouvant soutenir qu'on dût effectuer une œuvre aussi

colossale que le réseau des chemins de fer, une œuvre qui préparait pour l'avenir de si féconds éléments de richesse, à l'aide des seules ressources du temps présent, rien ne devait paraître plus naturel que de demander des moyens d'action au crédit. On était libre de s'adresser d'abord à la dette flottante, sauf à émettre ensuite des rentes, soit en les donnant à la caisse d'amortissement, soit en les négociant sur la place. Quand on songe aux objections qui avaient été produites dans le cours de la discussion[1], on ne pouvait trop insister sur ce point, que

1. Dans l'examen des voies et moyens dont il était possible de disposer, M. Duchâtel répondait à tous les arguments employés par les adversaires du projet. On connaît maintenant ces arguments dans leur ensemble; toutefois, il n'est pas inutile de reproduire les paroles suivantes, qui les résument et qui avaient été prononcées par M. de Carné: « J'ai peu de choses à ajouter, avait-il dit, aux observations financières qu'a présentées l'honorable M. Fould. (V. plus haut, page 271.) Je me bornerai à en reproduire sommairement les résultats, et je montrerai quelle série de miracles financiers et politiques présuppose l'exécution du vaste plan qui vous est proposé. Financièrement, la situation est connue de tous : 1,279 millions pour payer les chemins de fer qui sont demandés, pour payer les travaux autorisés par la loi du 25 juin 1841 (loi sur les travaux extraordinaires), pour faire face enfin au découvert des exercices 1840, 1841 et 1842. Nos ressources extraordinaires se balancent à 2 millions en sus, avec la même somme, en y comprenant les réserves de l'amortissement pendant dix ans. Ainsi, il y a 2 millions pour faire face à toutes les éventualités et à toutes les incertitudes de l'avenir. Il faut que les devis ne soient pas excédés. Il faut que, pendant dix ans, la France renonce à remuer un mètre cube de terre en dehors des prévisions de la loi du 25 juin 1841. Il faut que les promesses faites aux départements de l'ouest, par exemple, dans l'intérêt de leurs ports, intérêt plus national encore que celui des chemins de fer, il faut que ces promesses soient indéfiniment ajournées. Il faut que toutes vos dépenses de l'Algérie soient prises sur votre budget ordinaire, ce qui est sans exemple; il faut enfin que les compagnies, qu'on fait intervenir d'une manière si hardie dans cette affaire, nous fournissent 372 millions pour arriver aux cinq douzièmes de la dépense que vous affectez à leur charge. »

pour une dépense productive, comme celle des chemins de fer, il était juste de faire appel à des moyens extraordinaires. « Si des ressources extraordinaires doivent être employées, faisait justement observer M. Duchâtel, c'est précisément pour ces sortes de dépenses. Le caractère de l'emprunt, c'est de grever l'avenir pour favoriser le présent. Or, toutes les entreprises qui ont pour objet de créer des moyens de production servent l'avenir. Il est de toute justice de leur affecter des moyens extraordinaires. Ce que je viens de dire est un principe élémentaire en finances. Les dépenses annuelles, et qui se reproduisent chaque année, sont payées par les recettes annuelles. Les dépenses qui doivent profiter à l'avenir sont supportées par les ressources extraordinaires. »

L'intérêt qu'avait l'avenir à la construction des chemins de fer, dont *il recueillerait les fruits bien plus que le présent*, étant au-dessus de toute contestation, la question se trouvait ramenée à celle-ci : la France peut-elle emprunter, pour l'appliquer aux voies nouvelles, une somme qui, d'après les plans du ministère, devait être de 50 millions environ par année, pendant dix ou douze ans? Peut-elle inscrire chaque année de 2 à 3 millions de rentes au grand-livre? L'hésitation n'était pas possible, dès qu'il s'agissait de dépenses *portant avec elles leur paiement*. Elle n'était pas possible avec notre puissance financière universellement reconnue. Tout l'échafaudage des arguments tirés de l'étendue des charges précédemment contractées s'écroulait ainsi sur sa base.

Le projet disséminait-il d'ailleurs, autant qu'on l'avait prétendu, les forces du trésor? C'était un point qui méritait d'être examiné. M. Duchâtel l'abordait en finissant. Il faisait remarquer que sur les quatre chemins pour les-

quels le gouvernement avait primitivement demandé des crédits, trois formaient des sections de la ligne même proposée par l'amendement, à savoir : les chemins de Paris à la frontière de Belgique, de Dijon à Châlons et de Marseille au Rhône. Le chemin d'Orléans à Tours, tête des lignes de Nantes et de Bordeaux, était seul en dehors du tracé qui mettait en communication la mer du Nord avec la Méditerranée. Que pouvait-on objecter, au moment où le chemin de Paris à Orléans allait être terminé, contre un prolongement d'une exécution facile et peu coûteuse qui, dût-il s'arrêter à Tours, rendrait encore un immense service à la circulation générale? La commission et la Chambre avaient, il est vrai, admis des crédits pour deux autres sections, l'une faisant partie de la ligne de Strasbourg et l'autre de la ligne du Centre. On sait à quels sérieux et larges intérêts ces deux chemins avaient pour objet de satisfaire. Quand même il surviendrait des événements funestes qui obligeraient à s'arrêter après l'achèvement des travaux pour lesquels des fonds étaient demandés, on n'aurait pas perdu son argent; on aurait exécuté une œuvre profitable au pays [1].

Cette idée que les fonds réclamés ne seraient pas éparpillés sur d'inutiles tronçons fut reprise et développée par M. Billault, qui, comme on l'a vu, avait renoncé à *l'essai en grande ligne* dont il parlait en 1838 [2], pour se rallier au système des entreprises simultanées. La ligne unique spécifiée dans l'amendement était représentée par cet

1. En dernière analyse, les trois sections de la ligne unique, portées dans la loi de 1842, obtinrent des crédits s'élevant à 84 millions de francs, et les trois sections d'Orléans à Tours, d'Orléans à Vierzon et de Hommarting à Strasbourg, seulement 40 millions 500 mille francs.

2. V. plus haut, page 224.

orateur comme une création tout à fait arbitraire, qui n'avait pas plus de raison d'être que telle ou telle autre ligne tracée sur la carte de France. Il apercevait bien deux sections, l'une allant de Paris sur Marseille, l'autre de Paris sur la Belgique; mais, pour soutenir que c'était là une ligne unique, il faudrait démontrer qu'il existait entre les deux sections, entre les points extrêmes où elles aboutissaient, des intérêts communs vraiment considérables. Or, on cherchait vainement dans l'espèce cette communauté d'intérêts. Les deux chemins avaient moins de relations entre eux que le chemin de Paris au Hâvre, par exemple, n'en avait avec celui de Paris à Strasbourg. Dès lors la grande voie de la mer du Nord à la Méditerranée devenait une ligne de pure convention, et la qualification employée n'était que spécieuse.—Peut-être était-ce aller un peu loin. Au lieu de songer seulement en pareil cas aux rapports existants, on devait songer aussi à ceux qui pourraient s'établir. La ligne qualifiée d'unique avait une valeur incontestable; toutefois, on en avait exagéré singulièrement les avantages, et surtout on avait méconnu la valeur très-sérieuse d'autres entreprises. Voilà ce qu'il était bon de mettre en relief. Il était bon de faire remarquer, en outre, que chacune des lignes proposées satisferait à de sérieux besoins. Ces prétendus *tronçons* étaient destinés à relier les uns aux autres de grands intérêts, et à mettre en relation des contrées populeuses.

Comme le rapporteur, M. Dufaure, se trouvait en dissentiment sur ce point avec la majorité de la commission, il dut être suppléé dans cette phase spéciale des débats par un des commissaires. Ce fut M. de Lamartine qui se chargea de défendre l'avis de la majorité. Le terrain sur lequel cette question plaçait l'orateur était net et par-

faitement délimité. Il ne s'y rencontrait pas une de ces thèses ouvertes aux généralités et dans lesquelles l'imagination est exposée à mille tentations périlleuses. Aussi M. de Lamartine n'eut-il pas seulement de ces éclairs brillants comme il en avait eu en 1838, et dont les lueurs ne tombent pas toujours juste. Il fut très-précis et très-pratique; il put dire : « Ce sont nos adversaires qui agissent en théoriciens absolus, et c'est la commission, c'est moi, accusé si souvent d'être dans les idéalités, c'est moi qui me plie aux faits, aux circonstances, et qui veux agir en homme pratique. » M. de Lamartine, faisant allusion aux opinions qu'il avait exprimées en 1838, relativement au système de l'exécution par l'État, ajoutait : « Pourquoi, en 1842, viens-je à cette tribune non-seulement au nom de mes honorables collègues de la commission, mais au nom de ma propre conviction, soutenir un avis contraire? Le voici : la raison de mon opinion d'aujourd'hui, elle est tout entière dans la date de l'année où je parle : nous étions en 1838, nous sommes en 1842. » — Et de fait, si à nos yeux l'exclusion de l'industrie privée n'eût pas constitué un meilleur calcul en 1838 qu'en 1842, il est du moins évident que la situation s'était assez modifiée dans l'intervalle pour motiver chez un homme de bonne foi un changement d'idées.

Les partisans de la ligne unique étaient accusés par M. de Lamartine de s'abandonner à un véritable rêve, quand ils parlaient d'une sorte d'intérêt général opposé aux intérêts des localités. « Ne nous laissons pas, disait-il, décourager par ces reproches qu'on vous fait de servir trop complaisamment les intérêts matériels, les viles cupidités du pays; non, messieurs, nos esprits sont dignes de concevoir d'autres pensées sous ces abjectes inculpations. Ne décourageons pas le pays, ne dégoûtons

pas le pays d'un instrument de civilisation, sous le prétexte de le confondre avec de misérables intérêts de localité; et je ne voudrais pas finir sans dire que, pour relever l'esprit du pays et de la Chambre, qui a été si découragé dans cette longue discussion, et qui l'a été plus profondément encore, il y a deux jours, par le sinistre événement dont nous avons été témoins, et qui a jeté pour ainsi dire un crêpe sur l'ensemble de cette discussion[1], il semble que la Providence veuille faire payer à l'homme chaque nouveau développement de force qu'elle lui permet d'acquérir, par des périls nouveaux et par des afflictions nouvelles. »

A propos de l'amendement, on avait discouru sur le rôle des chemins de fer relativement à la défense du pays. M. Thiers notamment s'était placé au point de vue stratégique, et là bien entendu il avait exposé les faits sous des couleurs favorables à la ligne unique. Ce n'était plus M. de Lamartine qui avait qualité pour répondre; mais le ministère crut devoir mettre en avant, au moment où le débat allait finir, son chef, sinon réel, au moins nominal, l'illustre maréchal Soult. Le maréchal vint dire qu'il avait quelque droit d'émettre un avis sur ce côté de la question. Il reconnut d'abord l'importance du réseau projeté sous le rapport spécial qu'il envisageait. Puis il exprima cette opinion que dans l'état des moyens de défense existant sur nos frontières, et des places fortes où nos troupes peuvent se concentrer, les deux grandes lignes qui conduisaient aux parties du territoire les plus découvertes, et qui présentaient dès lors le plus d'avantages pour la défense nationale, c'étaient la ligne de

1. L'orateur faisait allusion à l'épouvantable accident arrivé le 8 mai sur le chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche).

Paris à la frontière d'Allemagne, vers Strasbourg, et la ligne de Paris à la frontière des Alpes, par Dijon. Sans argumenter sur ces questions toujours douteuses, même pour les hommes du métier, nous pouvons conclure du moins des observations du maréchal Soult, que les nécessités militaires ne pouvaient fournir aucune raison spéciale au profit de la ligne de Lille à Marseille. Il fallait donc s'en tenir aux raisons empruntées à l'ordre économique, et dont nous avons pu apprécier la valeur.

Quand le scrutin donna gain de cause à ceux qui voulaient que la France, confiante dans sa force, entrât résolûment dans la nouvelle carrière, ce n'était pas un parti qui triomphait, c'était l'intérêt général qui se faisait jour à travers des obstacles qu'avaient accumulés des préoccupations de plus d'un genre. Le réseau fut préféré à la ligne unique par 222 voix contre 152.

Est-il besoin, pour qu'on puisse s'applaudir de ce résultat, de résumer les observations que nous avons présentées? Sans doute, répétons-le, à une époque où nous ne comptions encore qu'un si petit nombre de chemins de fer, où nous ne pouvions avoir aucune idée des produits que fourniraient ces exploitations, on conçoit sans trop de peine le prestige qu'exerça le projet, habilement défendu, d'ailleurs, d'une seule grande ligne. Nous sommes mieux placés aujourd'hui pour reconnaître qu'il y avait là cependant une illusion d'optique. Qu'on s'en rendît compte ou non, le triomphe de l'amendement n'eût-il pas dû entraîner le rejet de la loi tout entière, n'eût-il pas dû, en compliquant l'état politique par une crise ministérielle, faire ajourner la question des voies ferrées, aurait encore eu pour résultat de restreindre déplorablement l'initiative du pays. La plus grande partie de la France eût été privée pour longtemps de ces créations destinées à

développer sa puissance économique. Sans le système des entreprises simultanées, nous serions restés, pour un temps indéfini, en arrière de la plupart des autres pays de l'Europe.

La France n'en était certes pas réduite, quand il s'agissait d'une dépense éminemment utile, éminemment productive, à ne pouvoir emprunter chaque année, pendant dix ou douze ans, les quarante ou cinquante millions jugés nécessaires. Rien de plus juste, d'ailleurs, que de demander à l'avenir les moyens d'accomplir cette tâche colossale, car c'était en réalité l'avenir qui en recueillerait principalement les fruits. L'intérêt positif de la situation, c'était donc de favoriser l'essor des chemins de fer sur plusieurs points à la fois, en se réservant de surveiller et de diriger le mouvement.

## CHAPITRE V

**Curieux épisodes économiques mêlés au débat. — Quelques vérités et quelques erreurs à signaler. — Manifestations en faveur de l'industrie privée. — Contradictions parlementaires.**

En dehors des questions si vivement débattues du classement et des crédits, la lutte de 1842 fit jaillir divers éléments dont il est utile de conserver la trace. Plusieurs épisodes de la discussion ne sont pas sans intérêt pour la science économique. Des erreurs commises aussi bien que des vérités énoncées, il y a parfois à tirer de précieux enseignements.

Rappelons d'abord quelle était à ce moment-là, comme le dénote la discussion envisagée dans son ensemble, la disposition générale de la Chambre élective à l'endroit des

voies ferrées. Un député, M. Bineau, qui devait être plus tard ministre des travaux publics, puis ministre des finances, avait fait remarquer qu'on admettait sur tous les bancs la nécessité impérieuse des chemins de fer, mais que sur presque tous, on éprouvait encore une invincible défiance, on se laissait aisément aller à croire que les voies ferrées, tout en étant fort utiles au pays, n'en resteraient pas moins une assez mauvaise opération financière. Tel était bien, en effet, l'état de l'opinion. Il y avait du mérite à réagir contre cette disposition des esprits. Le temps a largement confirmé cette idée que M. Bineau avait émise, en s'appuyant sur des exemples pris à l'étranger, que les chemins de fer ne manqueraient pas de récompenser ceux qui auraient foi dans leur fortune.

Qu'il fût nécessaire d'avoir des tarifs peu élevés, si l'on voulait que les nouveaux chemins produisissent les avantages qu'on en attendait, c'est là une autre vérité qui n'était pas non plus à l'abri de toute contestation en théorie, et qui ne devait pas facilement entrer dans la pratique. A l'époque où nous écrivons, en 1858, lorsque seize années ont passé sur les débats de 1842, on peut encore se plaindre, sauf en ce qui concerne certaines catégories de marchandises, de l'élévation des tarifs. Les difficultés qu'a présentées et que présente cette question, prouvent surabondamment combien il importait, dès l'origine, de mettre en évidence les véritables principes. Par la situation même qu'il avait prise aux différentes époques, le gouvernement avait été conduit à proclamer à ce sujet des idées fort justes. Quand il proposait, en 1837, d'accorder aux compagnies l'aide du trésor sous telle ou telle forme, en 1838, de charger l'État de la construction des grandes lignes, en 1842, de lui attribuer une large

part de la tâche, il argumentait toujours de la nécessité d'éviter l'élévation des tarifs. L'intervention du trésor était représentée comme une condition indispensable pour garantir au pays des taxes modérées. En 1842, notamment, le ministre des travaux publics fut des plus explicites sur ce point. Suivant lui, les nouvelles voies dont le développement promettait d'être fort étendu, puisqu'elles étaient destinées à réunir les extrémités du territoire, devaient pouvoir être parcourues à bon marché, ou bien le but ne serait pas atteint. « En France, affirmait-il, tel est l'état des fortunes que le déplacement des personnes n'a lieu qu'à cette condition, au delà d'une certaine distance ; et quant aux marchandises, il est certain qu'elles n'iront pas trouver des consommateurs éloignés, si dans leur trajet elles doivent être frappées de taxes qui élèveraient leur prix au-dessus de la valeur vénale qu'elles ne peuvent pas franchir. » Cette opinion trouvait dans l'assemblée de nombreux échos. Citons à titre d'exemple les paroles suivantes de M. Gauthier de Rumilly : « L'abaissement des tarifs n'est pas seulement dans l'intérêt de quelques-uns, il est dans l'intérêt de tout le monde, dans l'intérêt du mouvement commercial, dans l'intérêt de la circulation intérieure. »

Cela nous paraît aujourd'hui d'une évidence qui n'a pas besoin d'être démontrée ; cependant un des ministres de 1842, qui exprima en général des vues très-hautes sur les chemins de fer, M. Duchâtel, préoccupé mal à propos de la pensée de faire promptement rentrer l'État en possession des voies concédées, se prononçait ici dans un sens que désavoue la science économique. « Ce n'est pas sur les tarifs, disait-il, que je ferais porter l'espèce de rabais qui pourrait s'établir entre les compagnies ; je ne suis pas d'avis de charger nos finances de tarifs trop

bas... C'est sur la durée de jouissance que, selon moi, le rabais doit s'établir... Mon opinion personnelle est contraire aux tarifs trop bas, et favorable aux concessions à courts termes. » L'objet que se proposait M. Duchâtel c'était d'assurer au gouvernement la facilité de pouvoir, dans un avenir assez prochain, accommoder le régime des chemins de fer aux exigences nouvelles qui auraient pu se produire. Rien de mieux; seulement ce n'était pas par la combinaison des tarifs élevés et des concessions à courte échéance, c'était par des réserves positives introduites dans les cahiers des charges, que le gouvernement devait tendre vers le but signalé. L'intérêt bien entendu des compagnies est de coordonner leurs tarifs de manière à répondre aux besoins du commerce. Oui, sans doute; mais des causes diverses peuvent entraver le cours naturel des choses; nous verrons ces causes dans une autre partie de cet ouvrage, nous verrons aussi quelles garanties sont données au public par le système légal existant. Pour le moment, nous devions nous borner à signaler les tendances générales qui s'étaient révélées, en dépit de quelques contradictions, dans les débats de 1842.

A ce même point de vue, il nous reste à relever une erreur de fait, ou du moins une erreur portant sur une fausse appréciation du mouvement qu'allaient exciter les voies ferrées. On croyait alors assez communément que la ligne de fer était essentiellement destinée aux voyageurs. Le rôle des chemins de fer, par rapport aux marchandises, n'était qu'entrevu; il ne paraissait pas devoir jamais prendre un assez grand essor pour procurer un produit brut supérieur à celui que fournit le transport des personnes. Les faits n'avaient pas encore suffisamment parlé. Ce sera là l'excuse des orateurs qui raisonnaient

dans une hypothèse démentie plus tard par l'événement. Leur véritable tort consistait à procéder par affirmations catégoriques dans une matière neuve et inconnue. Il aurait suffi, pour la défense du système qui faisait intervenir l'État, de dire que si les compagnies concessionnaires de grandes lignes les exécutaient en entier avec leurs propres ressources, elles seraient obligées de percevoir des droits plus élevés que si elles ne supportaient qu'une partie de la dépense.

Un mot est nécessaire sur une question anciennement soulevée, jamais éteinte, et qu'on avait vainement essayé d'écarter cette fois du champ de la discussion, la question de la garantie d'intérêt. Elle fut l'objet, de la part de plusieurs orateurs, de réflexions très-judicieuses. Toujours anathématisée par M. Legrand, qui avait vu avec peine s'introduire dans la loi, en 1840, un exemple isolé, la garantie d'intérêt avait perdu quelques-uns de ses anciens défenseurs, mais elle avait gagné l'appui de quelques-uns de ses anciens adversaires. Ainsi M. Duvergier de Hauranne, après avoir proclamé sa préférence pour le mode de la garantie *si bien défendu deux ans auparavant par M. Duchâtel*, ajoutait : « Comme l'honorable M. Duchâtel, je ne l'avais pas adopté tout de suite; j'étais avec lui d'une commission en 1837, et nous avions été d'accord pour repousser ce mode. En 1840, mon opinion, comme la sienne, avait changé. Depuis cette époque, la mienne a persisté. Je préfère donc ce mode à tout autre, mais je ne demande point qu'on l'adopte exclusivement. Tout ce que je demande, c'est qu'on ne l'exclue pas. » M. B. Fould avait été tout aussi explicite en faveur de ce système en faisant, lui aussi, quelque allusion à l'opinion anciennement exprimée par M. Duchâtel. « J'ai indiqué un système, avait-il dit, celui

de la garantie d'intérêt qui a pour lui M. le ministre de l'intérieur ; j'ai pris un guide qui n'a pas faibli, dont les opinions sont respectées, et qui mérite la confiance. Si la Chambre ne croit pas convenable d'adopter ce système, si M. le ministre de l'intérieur vient combattre aujourd'hui ce qu'il soutenait il y a deux ans, eh bien, je voterai pour l'amendement qui attribuera toute la dépense à un seul chemin. » Ainsi, M. B. Fould aurait admis le réseau avec le système de la garantie d'intérêt; s'il se prononçait pour une ligne unique, c'est parce que la garantie avait été repoussée par le gouvernement. On peut juger par là de quelle efficacité ce système lui paraissait doué, efficacité réelle, mise depuis en évidence par des exemples éclatants, et qu'il était extrêmement regrettable de voir méconnaître par le gouvernement. La sécurité résultant de ce mode d'action aurait précisément répondu aux besoins de la phase où les entreprises prenaient leur premier essor.

En 1842, la garantie ne figurait point dans la combinaison dont la Chambre avait été saisie. Si les réserves dont elle fut l'objet ne pouvaient être suivies d'un résultat immédiat, elles offraient néanmoins de l'utilité au point de vue de l'avenir. Quoiqu'on ne soupçonnât guère le rôle que devait remplir plus tard la garantie d'intérêt, il était bon que son drapeau, officiellement délaissé, fût au moins relevé par quelques défenseurs officieux. La vérité, la vérité économique, était avec ceux qui s'opposaient à ce qu'on exclût systématiquement ce mode d'intervention.

Cette question se liait de près à celle de l'exécution par l'industrie privée. Il faut bien reconnaître que le système de 1842, qui attribuait à l'État une si large part, ne s'accordait guère avec les vues auxquelles la majorité

de la Chambre s'était ralliée, soit en 1838, soit dans diverses circonstances postérieures. En 1840 notamment, la majorité, appelée à se prononcer sur quelques propositions isolées, avait paru admettre en principe que le gouvernement ne devait entreprendre un chemin de fer qu'à défaut de l'industrie privée, sur les points où l'établissement en était réclamé par des intérêts réels. On fit à ce sujet, en 1842, une observation qui pourrait être étendue à de nombreuses questions, c'est qu'on passe vite, en France, d'une idée à une idée contraire et qu'on a la mémoire courte. Un député, M. Victor Grandin, dont l'humeur remuante ne tenait pas toujours compte des nécessités d'une situation donnée, vint proposer de substituer à la combinaison ministérielle un mode tout autre, mode très-compliqué dans ses détails, qui supposait le concours de l'État pour un cinquième de la dépense, permettait le concours des départements et des communes, admettait la garantie d'intérêt pendant la durée des travaux pour le capital dépensé, mais qui aboutissait, en définitive, à confier l'exécution des lignes à des compagnies. Quoique la proposition répondît, sinon par ses termes, au moins par son esprit, aux idées d'un grand nombre de députés, elle était beaucoup trop radicale pour réussir[1]. On n'aurait pu l'adopter sans bouleverser le projet ministériel dans toute son économie. Peut-être contribua-t-elle pourtant à faire comprendre qu'on n'ouvrait pas une porte assez large à l'industrie privée. Peut-être disposa-t-elle favorablement les esprits pour un autre amendement ayant un sens analogue, mais plus habilement conçu, qui ne touchait point aux engagements pris dès à présent, et ne s'adressait qu'à l'avenir.

1. *Moniteur* des 6 et 7 mai 1842, page 1030.

L'auteur de cette nouvelle motion, M. Duvergier de Hauranne, demandait seulement qu'il fût exprimé, dans un paragraphe additionnel, que les lignes classées pussent être concédées plus tard, en totalité ou en partie, à l'industrie privée, en vertu de lois spéciales. C'était là en apparence du pur platonisme législatif, puisque le droit restait intact même sans cet amendement ; mais les mots ont souvent un sens de convention qui en dépasse le sens réel. L'amendement était une utile protestation en faveur de l'industrie privée. Il fut soutenu avec une modération de langage propre à lui concilier la faveur de la majorité. M. Duvergier de Hauranne rappela bien qu'en 1840, gouvernement, commission, chambre, tout le monde disait que les chemins de fer *devaient être exécutés, autant que possible, par l'industrie particulière, et qu'il fallait surtout se garder du systématique et de l'absolu.* Il ajouta même qu'il restait fidèle à la pensée de 1840, qu'il croyait, aujourd'hui comme alors, que l'État ne devait construire lui-même les chemins de fer que s'ils ne pouvaient être construits par des compagnies et qu'il ne fallait, dans aucun cas, exclure l'industrie particulière. Mais dès qu'il arrivait aux faits actuels, il se gardait de demander qu'on refusât les crédits et qu'on retardât ainsi la mise en train des opérations. Tant s'en faut ; tout ce qu'il désirait, c'est qu'il fût articulé d'une manière expresse qu'on n'entendait point se lier à un système exclusif ; c'est que pour l'avenir, pour les lignes auxquelles on n'affecterait pas de fonds en ce moment, il fût admis que si des compagnies se présentaient, offrant de meilleures conditions que celles résultant du projet de loi, on ne se condamnerait pas d'avance à les repousser. En conséquence, il proposait de dire dans un paragraphe additionnel au projet, que les *lignes*

*pourraient être concédées en totalité ou en partie à l'industrie particulière, en vertu de lois spéciales et aux conditions qui seraient ultérieurement déterminées.*

L'amendement n'altérait pas d'une manière assez sensible le plan ministériel pour motiver, de la part du gouvernement, une résistance ouverte. Le cabinet aurait craint, d'ailleurs, de heurter trop directement les inclinations d'un grand nombre de députés. Il comprit cependant la portée morale de la proposition[1]. M. Legrand, par exemple, n'était pas homme à manquer de deviner qu'une ouverture était ménagée à l'industrie particulière. Le ministre de l'intérieur, M. Duchâtel, et le ministre des travaux publics se contentèrent de qualifier l'amendement d'inutile, affectant de n'y voir qu'une réserve vague et insignifiante. Le gouvernement ne le repoussait point, il ne l'acceptait point; mais on voyait qu'il en désirait le rejet. La Chambre l'adopta, néanmoins, faisant entendre de cette façon que, si elle n'écartait pas le système actuel, son assentiment était acquis d'avance aux mesures qui agrandiraient la part faite aux associations particulières. En réalité, l'amendement eut des résultats ultérieurs très-favorables à l'intervention des compagnies[2].

1. Les intentions de M. Duvergier de Hauranne ne pouvaient être douteuses. Elles résultaient de déclarations expresses, par exemple de celles-ci : « Je suis, pour ma part, pour le mode qui conduira au but le plus vite et le plus économiquement. Je sais que l'administration, si honorable et si savante d'ailleurs, des ponts et chaussées, n'est pas tout à fait de cet avis; il semble que tout ce que fait l'industrie privée lui soit dérobé, et pourvu qu'elle reste maîtresse des travaux publics, le temps et l'argent lui coûtent peu. »

2. Une des questions partielles qui fut abordée dans les discussions de 1842, mais pour laquelle on n'avait encore que d'insuffisants éléments, fut celle de l'influence des chemins de fer sur le commerce extérieur de la France. M. Magnier de Maisonneuve envisagea un

Un débat d'une autre nature, qui fut exempt de toute amertume politique, de toute réminiscence irritante, s'engagea à propos de la contribution laissée à la charge des localités. Au-dessus de la question économique, M. Od. Barrot crut voir là une question de droit constitutionnel. Juriste loyal et sagace, quoique souvent trop formaliste, M. Barrot avait en pareille matière une autorité que ses adversaires politiques ne lui contestaient point. Dans le cas actuel, il avouait que la pensée d'appeler les départements et les communes, c'est-à-dire la puissance des associations locales, à concourir à une œuvre qui les intéressait, semblait être éminemment juste ; mais il se demandait s'il était conforme à l'ordre établi, à la division des pouvoirs, aux attributions propres à chacun d'eux, d'imposer par une loi émanée des Chambres une contribution spéciale et locale à tel ou tel département pour un intérêt local ou départemental dont ce département n'est pas juge.

Nous sommes de ceux qui croient qu'on ne saurait trop respecter l'indépendance des localités lorsqu'il s'agit de dépenses purement locales. Toutefois, il faut bien admettre qu'il existe des dépenses locales qui ne peuvent rester facultatives. D'ailleurs, dans l'espèce, il n'était pas exact de soutenir que la dépense eût un caractère exclusivement local ; elle se liait de trop près à un intérêt général, et à un intérêt de premier ordre. C'était forcer le sens des choses que de dire à ce propos : « Sachons un peu respecter les pouvoirs, n'entreprenons pas sur des pouvoirs qui ont une sphère dans laquelle ils doivent se mouvoir ; ne réglons pas par des lois cen-

moment le projet à ce point de vue dans un discours plein de faits. M. Léon Talabot entra, sur le même sujet, dans des développements très-intéressants et qu'on lit encore avec fruit.

trales ce qui doit être réglé par les pouvoirs locaux ou départementaux, afin que ces pouvoirs eux-mêmes restent dans leur sphère, et qu'à leur tour ils respectent le pouvoir central. » Il ne sera pas téméraire de dire aujourd'hui que la difficulté constitutionnelle n'avait aucune gravité.

Une objection plus fondée avait été produite par M. Vivien, quant à cette partie des attributions que le projet primitif abandonnait au conseil général et qui le laissait maître de décider quelle part de la dépense resterait à la charge des départements et quelle part serait mise à la charge des communes intéressées. Un tel pouvoir qui aurait rendu le conseil général arbitre dans une cause où il figurait comme partie, était exorbitant. Il fut décidé, conformément à des principes déjà consacrés, que l'intervention des conseils généraux ne serait dans tous les cas qu'une simple délibération, ayant naturellement un grand poids, mais n'équivalant pas à une décision.

Aplanie par rapport aux principes du droit, la difficulté demeurait entière dès qu'on portait les regards sur les moyens d'opérer équitablement le partage de la dépense dont la loi grevait les localités. Quand nous avons trouvé cette combinaison dans l'exposé des motifs, nous avons signalé tout de suite combien l'application serait entourée de périls. On parlait des départements *traversés* et des communes *intéressées*. Si l'on maintenait le mot *traversés* pour les départements, on s'exposait à de visibles injustices. Si l'on y substituait le mot *intéressés*, qui semble mesurer la contribution sur l'intérêt de chaque partie appelée à concourir, on serait obligé de procéder à des appréciations d'une extrême délicatesse et qui paraîtraient toujours, quoi qu'on fît, entachées d'incertitude ou d'arbitraire. « Qui pourra désigner les départements

intéressés? » avait demandé M. Tourret. La Chambre crut se tirer d'embarras en maintenant strictement ces mots *les départements traversés*[1], d'une part, et *les communes intéressées* d'autre part. C'était trancher la difficulté, non la résoudre. La discussion permettait de prévoir que cet article, frappé d'impopularité dès l'origine, serait à peu près inexécutable[2].

Si, au milieu de ces vérités et de ces erreurs, nous voulions démêler les contradictions qui se produisirent dans l'arène parlementaire, nous trouverions là un aliment pour un long chapitre. Il ne serait pas juste, toutefois, d'accuser tels et tels personnages d'avoir modifié leurs opinions dans les années qui s'étaient écoulées depuis 1837, et de venir en 1842 défendre des solutions qu'ils avaient jadis combattues. Chacun pourrait répondre, comme le faisait M. de Lamartine : « Nous étions en 1838, nous sommes en 1842. « Oui, la date rendait raison de bien

1. La Chambre repoussa un amendement de MM. Vivien et Dejean, tendant à substituer les mots *départements intéressés* aux mots *départements traversés*.

2. M. Dupin aîné avait cru devoir, dès les premiers jours du débat, signaler au gouvernement et à la commission la nécessité d'un article sur la police des chemins de fer. « Il ne suffira pas de doter le pays de chemins de fer, avait-il dit, il faut que ces chemins soient non-seulement commodes, mais qu'ils offrent aussi quelque sécurité. » Le vœu qu'exprimait M. Dupin répondait à un intérêt général; il ne pouvait, cependant, être rempli par un seul article, inséré dans la loi actuellement discutée. Il le fut plus tard par une loi spéciale, la loi du 15 juillet 1845, et par une ordonnance royale en date du 15 novembre 1846, rendue en exécution de la loi précitée. La loi de 1842 (article 9) portait bien que des règlements d'administration publique détermineraient les mesures nécessaires pour garantir la police, la sûreté, l'usage et la conservation des chemins de fer; mais on crut qu'une partie des prescriptions reconnues utiles rentraient dans le domaine du pouvoir législatif. Disons que certaines dispositions insérées dans la loi de 1845 sont évidemment du domaine du règlement.

des changements. Les faits avaient marché ; les essais tentés soit au dedans soit au dehors avaient apporté des lumières nouvelles. Rien de plus sage dès lors que de profiter des résultats révélés par l'expérience et d'y conformer sa pensée. Certaines contradictions renfermées dans le cercle de la discussion actuelle, sont, il est vrai, moins faciles à justifier. Tels orateurs, par exemple, après avoir proclamé qu'il n'était plus temps d'examiner l'utilité des chemins de fer et d'entrer dans la discussion des théories, qu'il fallait agir à tout prix, venaient soutenir ensuite, dès que le débat se précisait, toutes les motions propres à déterminer un ajournement. Tels autres qui s'étaient récriés contre l'écrasante dépense qu'entraînerait l'exécution d'un plan aussi vaste que le plan ministériel, se montraient les plus téméraires en fait d'additions au réseau primitif par voie d'amendement. Un semblable désordre dans les appréciations individuelles fait comprendre combien il était urgent que la loi définît le champ de l'action, sauf à en élargir ou à en modifier ultérieurement les limites, suivant les circonstances.

## CHAPITRE VI

**Derniers obstacles et dernières résolutions. — Le projet devant la Chambre des pairs. — Résumé du système de 1842 ; ses côtés faibles, ses avantages, sa portée économique. — La période des discussions jugée dans son ensemble.**

On n'en avait pas fini par l'adoption du classement général avec les prétentions des localités. A la fin même du débat, lorsqu'on arrivait au vote des crédits, on vit se produire encore, par voie d'initiative individuelle, des demandes de fonds pour telle ou telle ligne, en dehors

des propositions financières de la commission. Ce fut comme un dernier écho de ces rivalités qui avaient été si stériles et si bruyantes. La Chambre jugeant que c'était assez d'avoir porté de 32 millions 500 mille francs à 42 millions 500 mille francs la portion actuellement demandée par le ministère sur les crédits votés, écarta sans pitié toutes ces motions intempestives, tous ces amendements qui, en désespoir de cause, se jetaient à la traverse d'une question jugée. Quand M. Odilon Barrot, député de l'Aisne, essayait, au dernier moment, de faire substituer le tracé de la ligne du Nord par Saint-Quentin au tracé par Amiens, il parla d'*une vaste association mutuelle* existant entre toutes les lignes classées et ayant pour but de repousser toute autre proposition. Oui, cela était vrai; mais ce concert tacite était un bien; il fallait s'en applaudir, non s'en plaindre; il était la seule digue assez forte pour contenir le débordement de prétentions intraitables. Cette *vaste association* empêcha, en définitive, un déplorable éparpillement qui aurait paralysé tous les efforts.

Après avoir subi tant d'assauts, suscité tant de critiques, le projet du gouvernement reçut néanmoins la sanction de la Chambre des députés, à peu près dans sa teneur primitive. Ni les additions, ni les changements proposés par la commission ou admis dans le cours des débats, n'altéraient les bases essentielles du système. La majorité qui l'adopta fut beaucoup plus forte que celle qui avait maintenu le réseau et résisté à la ligne unique. La loi obtint 255 boules blanches contre 83 boules noires.

A la Chambre des pairs la discussion devait être naturellement plus rapide. Outre qu'en semblable matière, l'initiative appartenait plus particulièrement à la Chambre élective, il faut considérer qu'après les longs débats du

Palais-Bourbon, on aurait été réduit au Luxembourg, si l'on avait voulu reprendre la question par la base, à d'inutiles redites. La discussion se concentra sur le côté financier du projet de loi dans ses rapports avec la ligne unique. On inclinait parmi les pairs à s'effrayer des découverts existants. Le ministère ne l'ignorait pas. Aussi l'exposé des motifs, en rappelant que le projet originel ne comportait que 400 millions, tandis que le projet amendé élevait la dépense à 600 millions, prenait-il soin d'ajouter que le terme de l'exécution serait reculé. Dans son rapport au nom de la commission[1], en faveur de l'adoption pure et simple de la loi, M. de Gasparin s'appliquait aussi à rassurer les esprits sur l'état des finances publiques. Ces précautions n'empêchèrent pas la pairie de manifester ses inquiétudes; elle témoigna même d'un mauvais vouloir d'autant plus significatif que, dans son sein, l'opposition était plus rare. Ces manifestations étaient fâcheuses, non pas qu'il ne fût toujours bon de pousser le ministère dans le sens d'un rigoureux équilibre entre les dépenses et les recettes; mais les inquiétudes exprimées étaient exagérées en elles-mêmes, et puis elles se produisaient à l'occasion de travaux éminemment utiles, déjà trop différés, et qui devaient rendre plus qu'ils ne promettaient.

De même qu'à la Chambre des députés, l'effort des adversaires de la loi tendit à substituer la ligne unique au réseau. Un amendement proposé dans ce but par MM. Barthélemy et d'Audiffret, fut appuyé par M. le baron Charles Dupin. De tels noms lui prêtaient beaucoup de force. Aussi réunit-il une minorité imposante :

1. La commission était composée de MM. Rossi, Barthe, baron Thénard, Mérilhou, marquis Barthélemy, Cordier, et comte de Gasparin, rapporteur.

64 voix contre 100. La loi n'obtint au scrutin final que 107 voix contre 55. Il était heureux, du moins, que la majorité eût compris quels immenses intérêts politiques et économiques commandaient l'adoption de mesures qui permissent de se mettre immédiatement à l'œuvre. Autant le vote de la pairie, envisagé comme avertissement sur la dispensation des ressources publiques, pouvait avoir une portée réellement utile, autant ce vote eût été désastreux si, émanant de la majorité, il eût entraîné le rejet de la loi.

A la fin de cette longue marche, opérée au milieu de péripéties si nombreuses et si diverses, il ne sera pas inutile de résumer les traits essentiels du système adopté. Nous avions désormais en perspective un vaste réseau[1] dont la dépense devait être, mais d'après des évaluations beaucoup trop modérées, de 600 millions. Les crédits dès à présent votés présentaient un total de 124 millions 500 mille francs, sans parler de 1 million 500 mille fr. pour la continuation des études de chemins de fer. Rien n'était changé au mode d'exécution qui devait avoir lieu, suivant les proportions primitivement proposées, par le triple concours de l'État, des localités et de l'industrie particulière. On avait seulement ajouté, ainsi qu'il a été dit, que ces lignes pourraient être concédées en totalité ou en partie à l'industrie privée, en vertu de lois spéciales. L'exploitation des chemins de fer devait être donnée à bail aux compagnies. Les baux ultérieurement passés régleraient la durée et les conditions de l'exploitation ainsi que les tarifs. Les ressources de la dette flottante étaient destinées à faire provisoirement face aux dépenses laissées à la charge de l'État, sauf pour le tré-

1. V. plus haut, p. 254.

sor à se couvrir par la consolidation des fonds de réserve de l'amortissement qui devaient devenir libres après l'extinction des découverts des budgets de 1840, 1841 et 1842.

Telle qu'elle résultait de ces dispositions diverses, la législation de 1842 formait un système complexe d'une exécution difficile, si difficile qu'on fut promptement obligé de s'en écarter. Cette loi qu'on avait appelée la charte des chemins de fer, ne put être complétement appliquée; on renonça à exiger le concours des localités. Une loi du 19 juillet 1845 abrogea expressément la disposition d'après laquelle les départements et les communes devaient rembourser les deux tiers du prix des terrains[1]. Mais la faiblesse du système venait surtout de la défiance trop réelle qu'il dénotait envers les associations particulières, défiance dont l'intérêt de l'avenir commandait impérieusement de se dégager. L'exécution directe d'une partie des travaux par l'État constituait, en outre, un mode défectueux d'intervention.

Malgré ses imperfections, la loi du 11 juin 1842 doit être considérée comme un triomphe pour la cause des chemins de fer; elle avait l'avantage d'être un point de départ, un terrain où l'on pouvait se donner rendez-vous pour agir. Elle organisa, ou plutôt elle permit d'organiser le concours de l'État, et la tâche a été facilitée par l'amendement, qualifié d'abord d'inutile, qui contenait une réserve au profit de l'industrie privée. Cette loi déterminait avec justesse, sauf de rares exceptions, au point de vue politique et économique, la direction des grandes artères. Son principal mérite, c'est de nous avoir permis de sortir enfin de la période d'inertie.

1. Chambre des députés, rapport de M. Vuitry. — Chambre des pairs, rapport de M. Cordier. *Moniteur* des 26 juin et 15 juillet.

Après ces discussions trois fois reprises, après six années d'études, la législation des chemins de fer était donc créée en France. Des abîmes nous séparent au moment où nous publions ce livre des débats de 1842, de 1838, de 1837. Sur la question technique, l'ère des grandes exploitations a livré aux regards de l'économiste et de l'homme d'État des faits nombreux et des expériences décisives. Il est beaucoup d'opinions qui ne seraient plus avouées aujourd'hui par ceux-là mêmes qui les émettaient naguère avec le plus d'assurance. Sous le rapport politique, la situation est encore plus profondément changée : les préoccupations, les intérêts, les calculs secrets ou visibles du temps ont disparu de la scène. Les hommes même sont pour la plupart méconnaissables. Il n'est donc pas besoin d'un grand effort pour juger avec impartialité l'attitude qu'avaient prise jadis et le gouvernement et l'opposition.

Sur un terrain où la nouveauté du sujet rendait faciles certaines illusions, la situation du gouvernement était beaucoup plus favorable que celle de ses adversaires. D'abord il possédait des moyens d'information plus sûrs, puis il proposait d'agir, tandis qu'en face de lui on s'efforçait le plus souvent d'ajourner les actes. C'est en 1837 que le gouvernement fait la partie la plus belle à l'opposition, alors que les projets de loi pleuvent au hasard sur l'assemblée stupéfaite, et que le ministre des travaux publics paraît si peu maître de son sujet. En 1838, si le ministère a le tort de vouloir englober tout le réseau national dans les mains de l'État, il rachète bien vite cette erreur en offrant une transaction qui satisfait aux nécessités présentes sans compromettre l'avenir. Des sentiments étrangers à la question, les impulsions de l'esprit de parti, entrent pour beaucoup dans les causes qui firent rejeter

en bloc le projet ministériel. En 1842, la solution proposée par le ministère est meilleure que le projet rétréci qu'on veut y substituer. Ainsi, sur les trois épreuves que la question générale des chemins de fer a subies pendant la durée de la monarchie de juillet, le gouvernement eut au moins deux fois la raison de son côté. Même en 1837, il aurait mieux valu que la Chambre votât l'une des lignes proposées. Si les animosités politiques n'étaient pas intervenues, nous aurions probablement joui en 1842 du chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique sur lequel on discutait encore. Il est regrettable que cette question ait été regardée comme un terrain sur lequel pouvaient se faire et se défaire les cabinets. L'opposition ne fut pas seule, du reste, à chercher dans les chemins de fer un moyen de succès pour la lutte politique ; le calcul fut souvent le même sur les bancs ministériels. On eut de part et d'autre un reproche à peu près égal à se faire sous ce rapport-là.

Quant aux débats jugés en eux-mêmes, c'est en 1838 qu'ils revêtent le caractère le plus général. En 1837, personne n'avait encore suffisamment étudié le problème à résoudre. En 1842, malgré le débordement des prétentions locales, l'intérêt qui s'attache aux côtés économiques du sujet, de mieux en mieux compris, imprime aux délibérations un cachet particulier d'élévation tout en les rapprochant de la pratique. Il serait souverainement injuste de prétendre que ces discussions n'ont abouti à aucun résultat utile. Elles ont éclairé la carrière et préparé l'unité qui distingue le système de nos voies ferrées. Seulement l'avenir jugera qu'elles ont duré trop longtemps ; l'avenir jugera que les bons effets qui en sont sortis auraient pu être obtenus beaucoup plus tôt s'il y avait eu dès l'origine dans le gouvernement une

pensée plus ferme, et chez tout le monde une préoccupation moins vive des luttes où se consumaient tant de forces précieuses. Ces discussions sans cesse renaissantes, ces tiraillements en des sens opposés attestaient que l'unité faisait ici défaut dans la direction des forces vives du pays. Il nous reste à voir quels faits cependant ont pu se produire, quels résultats positifs ont été obtenus sous le gouvernement de juillet, c'est-à-dire à mesurer la part réelle que l'histoire doit faire à ce gouvernement dans l'exécution des voies ferrées. Mais auparavant, nous chercherons à nous rendre compte des éléments que la science économique peut recueillir, en dehors de l'arène parlementaire, dans les ouvrages publiés durant la période des discussions.

# QUATRIÈME SECTION

## LA SCIENCE ÉCONOMIQUE DANS LES OUVRAGES PUBLIÉS SUR LES CHEMINS DE FER DURANT LA PÉRIODE DES DISCUSSIONS.

## CHAPITRE I

**Sur le mouvement intellectuel relatif aux voies ferrées de 1830 à 1848. — Division du sujet.**

Au milieu des difficultés si diverses et si persistantes qui entravèrent dans notre pays l'essor des voies nouvelles, la cause des chemins de fer ne manqua pas, grâce à Dieu, en dehors de l'arène parlementaire, de défenseurs prévoyants et résolus qui contribuèrent plus ou moins puissamment à lui assurer la victoire. Des efforts se sont produits successivement et sans relâche, soit pour hâter le commencement des travaux, soit pour en éclairer la marche et en étendre le cercle, en un mot pour ouvrir cette nouvelle source de richesse dont la France ne pouvait se priver sans se condamner à une manifeste infériorité vis-à-vis des autres grands États de l'Europe. Les nombreux écrits publiés sur ces matières, durant la période des discussions, témoignent combien la société était travaillée par le sentiment des besoins nouveaux. Des liens intimes rattachent ces écrits à l'histoire contemporaine. Quelques-uns nous font voir, pour ainsi dire, avec la généalogie du réseau national, les manifestations

primitives et peu à peu grandissantes de la science économique. Ils nous reportent autour de son berceau; ils nous font entendre ses premiers accents. Ils ont, en outre, l'avantage de nous permettre de mesurer la part immense du travail de la pensée dans le triomphe si longtemps contesté.

Comme toutes les œuvres qu'inspire et même qu'impose la civilisation d'une époque, les chemins de fer ont reçu, sous des formes infiniment variées, tantôt avec éclat, tantôt obscurément, le concours moral qui pouvait seul préparer et assurer le succès matériel. Ce qui importait le plus à l'origine, c'était de diriger l'esprit public vers les questions relatives à l'établissement des voies nouvelles. Ne l'oublions pas : on n'aurait point obtenu l'appui des capitaux, si on ne s'était auparavant emparé des intelligences. En Angleterre, il avait suffi de parler aux intérêts; en France, il fallait commencer par s'adresser à l'esprit. Un mouvement intellectuel, vif et prolongé, pouvait seul donner l'impulsion aux opérations effectives. Or ce mouvement, auquel nous sommes redevables des résultats obtenus, a eu sa source dans ces écrits où l'on examinait le nouveau système de transport, soit dans les conséquences, soit dans les conditions techniques de sa réalisation. Une prodigieuse activité fut déployée dans l'étude du problème sous ces deux faces également vastes et nouvelles. La question fut de même profondément remuée au point de vue des combinaisons financières propres à en faciliter la solution. Mais on ne pourrait pas plus citer les noms de tous les hommes qui ont utilement figuré dans l'arène, qu'on ne peut recueillir dans l'histoire les noms de tous ceux qui, sur un champ de bataille, ont versé leur sang pour une noble cause. Il faut bien se contenter d'indiquer les traits proéminents au milieu du

travail commun. Il faut bien se borner à quelques citations, à celles qui donnent le mieux l'idée du mouvement général, à celles qui en résument le mieux les aspects variés. Seulement quand on rend justice à tel ou tel effort individuel, aussi bien dans le domaine de l'économie spéculative que dans celui de l'économie pratique, on ne doit pas perdre de vue cette idée déjà émise dans ce livre, et sur laquelle nous aurons encore l'occasion de revenir, que le caractère essentiel de la tâche, c'est d'avoir été une tâche collective, à l'accomplissement de laquelle ont contribué toutes les forces vives de notre civilisation.

Le mouvement intellectuel concernant les chemins de fer va toujours en se développant, à partir de 1830 jusque vers les dernières années du gouvernement de juillet. Cette activité déployée dans la sphère des études spéculatives contrasta longtemps avec la faiblesse des résultats positifs. Les ouvrages qui ont tendu à mettre le corps social en branle dans la direction nouvelle, nous semblent se ranger, comme l'indiquent déjà les observations précédentes, dans trois ordres bien distincts. D'une part, nous en voyons qui ont un caractère économique et s'adressent à tout le public éclairé ; d'autre part, en voici dont le caractère est surtout technique et qui regardent plus particulièrement les hommes du métier ; enfin quelques-uns s'occupent de systèmes financiers jugés propres à faciliter la réalisation plus ou moins rapide des voies ferrées. La science économique doit rechercher quels éléments lui ont fournis ces sources diverses. Sans doute il peut arriver que tels ou tels de ces écrits ne se présentent pas exclusivement avec un caractère économique, technique ou financier. Leur physionomie revêt parfois des aspects multiples ; nous avons dû naturellement les classer en prenant pour base l'aspect le plus saillant.

## CHAPITRE II

### Sur les ouvrages ayant un caractère économique.

Parmi les ouvrages relatifs aux chemins de fer appartenant à l'ordre économique, ceux qui ont ouvert les plus larges perspectives à la pensée publique sont, sans contredit, les ouvrages de M. Michel Chevalier. Aussi, quand la période de lutte est si loin de nous, quand les passions qu'elle avait suscitées sont éteintes, ceux mêmes de ses écrits qui appartiennent à la polémique n'ont pas beaucoup perdu de leur attrait primitif. On est frappé des éclairs qui s'y rencontrent sur l'avenir des voies ferrées. L'auteur avait très-justement deviné sous ce rapport et le caractère de nos tendances et les exigences de notre temps. Ingénieur et publiciste, doué comme écrivain d'un talent d'exposition des plus rares, il sut à merveille tirer parti de cette mine féconde; il sut, dans ses appréciations se soustraire à tout esprit d'école.

Si le plus souvent, M. Michel Chevalier a pris la question par le côté économique, il l'a aussi abordée quelquefois par le côté technique. Son important ouvrage sur *les Voies de communication aux États-Unis* est là pour en témoigner. La partie dominante de son rôle a consisté cependant à familiariser l'esprit public avec la connaissance générale du sujet, à en faire ressortir la haute portée, soit dans l'ordre moral, soit dans l'ordre matériel. On peut même dire qu'aucun autre publiciste n'a autant contribué à rendre populaires en France les notions relatives aux grands travaux publics[1]. M. Michel

1. V. l'ouvrage *Des intérêts matériels en France.*

Chevalier date de loin dans la question des voies ferrées. C'est naturellement à ses écrits de la première heure que nous devons nous attacher de préférence, soit parce qu'ils ont marqué un point de départ, soit parce qu'ils sont aujourd'hui moins universellement connus que les autres. Dès l'année 1832, dans un opuscule intitulé *Système de la Méditerranée* et qui se composait de fragments extraits du journal le *Globe*, M. Chevalier émettait des vues que le temps a justifiées pour la plupart sur le tracé des principales lignes européennes, et sur l'importance des nouvelles créations. Si l'on abordait en détail l'examen de cet écrit, on pourrait y relever sans doute des élans par trop vifs vers l'avenir. Le *Système de la Méditerranée* est un recueil d'improvisations pleines de verve et d'enthousiasme qui, composées par un écrivain arrivé à toute la maturité de l'âge, dénoteraient un esprit trop peu pénétré des nécessités de la vie réelle. Venant d'un jeune homme pressé d'essayer ses forces, elles attestent, au contraire, une intelligence puissante que tourmente le désir d'ouvrir de nouveaux horizons. Cet entraînement n'altère pas d'ailleurs la vérité des données essentielles du *Système de la Méditerranée*. Le fond des idées, concernant les chemins de fer, reste d'une véritable justesse, disons même d'une justesse surprenante, à une époque où le sujet était encore entouré de tant d'obscurités.

Les directions à suivre pour nos propres lignes, pour les grandes artères du réseau français, sont nettement déterminées dans cet opuscule. L'auteur y propose l'établissement d'une communication du Hâvre à Marseille, par Lyon et Paris, d'une autre de Paris à Mons et à Bruxelles, d'une autre vers l'est sur l'Allemagne, d'une autre allant à Bordeaux par Orléans et se prolongeant sur Toulouse, d'une autre enfin qui poursuivrait la Loire

jusqu'à Nantes et de là s'en irait rallier la superbe rade de Brest. A l'exception de ce dernier prolongement qui est encore en construction, tous les autres projets ont été exécutés. Ces vœux qu'on aurait crus chimériques en 1832, on les a vus s'accomplir dans une période de 20 à 25 ans. Faisons remarquer, toutefois, que, par une pensée conforme du reste à la situation, aux habitudes, à l'esprit traditionnel de notre pays, les rameaux divers du réseau national ont été plus systématiquement soudés à Paris que ne semblait l'entendre M. Michel Chevalier. Certaines tendances vers la décentralisation se faisaient jour dans son écrit. Nous n'avons rien à objecter aux idées qui voulaient stimuler la vie locale sur les divers points du territoire. Mais en fait, la centralisation des grandes artères ferrées vers la capitale de la France, était la meilleure condition pour favoriser cette expansion générale, comme pour permettre d'atteindre au but qu'ont toujours préconisé les partisans de la décentralisation administrative.

Quant au côté économique de la question des chemins de fer, l'auteur du *Système de la Méditerranée* avait très-nettement vu que ces routes sur lesquelles les hommes et les produits allaient se mouvoir avec une vitesse naguère réputée impossible, étaient appelées à imprimer aux rapports des cités et des peuples un développement inouï, et à modifier profondément les conditions de l'existence humaine. C'était dire qu'il ne fallait pas se borner à envisager les voies nouvelles au point de vue technique, mais qu'il fallait les considérer aussi au point de vue politique et moral.

Après avoir mentionné cet ouvrage qui figure au début de l'arène, il suffira de rappeler que l'auteur a suivi pas à pas depuis lors la question des chemins de fer. Il n'a

point cessé d'observer le mouvement. Il l'a sans cesse secondé, et parfois rectifié, durant la difficile période de 1837 à 1848. La cause des chemins de fer a été servie par ce publiciste éminent sous des formes diverses : tantôt dans des études ayant un caractère technique, comme l'ouvrage sur les voies de communication américaines, tantôt dans des travaux solidement élaborés sur les avantages comparatifs des différentes voies de communication, tantôt dans la polémique courante par de vives et ingénieuses manifestations, appropriées aux exigences des phases successivement traversées. Aussi M. Chevalier n'a-t-il jamais été mieux inspiré que dans ces questions de travaux publics qui sont une des larges bases de l'économie contemporaine[1].

Le besoin de pousser la France vers les grandes entreprises d'utilité publique, dont M. Michel Chevalier s'était de si bonne heure rendu l'organe, avait également inspiré une publication ayant pour titre : *Vues politiques et pratiques sur les travaux publics de France*, par MM. Lamé et Clapeyron, ingénieurs des mines, Stéphane et Eugène Flachat, ingénieurs civils. Cet écrit, comme son titre le dénote, n'était pas spécialement consacré aux chemins de fer, il s'occupait aussi des routes et des canaux, et il envisageait, dans sa portée politique et économique, le rôle de l'État en matière de travaux publics. Les auteurs avaient exprimé l'idée de la garantie d'un minimum d'intérêt, soit pendant l'exécution des travaux, soit plus tard, durant un nombre d'années déterminé. C'était, à coup sûr, un mérite, surtout en 1832.

Quant aux appréciations portant sur les chemins de fer, et qui occupent une place notable dans cette publi-

1. Notons encore que M. Michel Chevalier a traité ce même sujet dans son enseignement au Collége de France.

cation, elles prouvent que, même pour des esprits éclairés et à qui la hardiesse ne manquait pas, le problème était encore environné des plus épais nuages. La science économique appliquée aux voies nouvelles n'a pas alors le sentiment de sa destinée. Au point de vue pratique, la conclusion de l'ouvrage, c'était que le système général des communications intérieures de la France devait se composer de deux espèces de réseaux, appelés *réseaux de premier ordre* et *réseaux de second ordre*, comprenant l'un et l'autre des lignes ferrées et des voies navigables. Les réseaux de premier ordre se composaient de canaux dits *canaux de grande section* et de chemins de fer desservis par des machines locomotives; les réseaux secondaires, de canaux dits *canaux de petite section* et de chemins de fer desservis par des chevaux ou par des machines fixes. La pensée de combiner les canaux et les chemins de fer, dans des conditions qu'on ne se définit pas clairement, nous représente d'une manière assez fidèle la disposition des esprits sur ce point dans les années qui suivirent immédiatement la révolution de 1830. L'ouvrage de MM. Lamé et Clapeyron, Stéphane et Eugène Flachat, devait d'ailleurs contribuer à faciliter la solution des questions par les utiles données qui s'y trouvaient réunies, soit sur les expériences déjà faites, soit sur les principes de la matière.

Les travaux de M. Edmond Teisserenc dépendent de cette même catégorie d'écrits. Les vues de cet écrivain nous paraissent exactement résumées dans ses deux ouvrages : *La politique des chemins de fer* et les *Études sur les voies de communication perfectionnées*. Le premier se compose de douze lettres publiées, en 1841, dans un journal quotidien[1], pendant le cours d'une tournée d'ex-

1. *La Presse.*

ploration en Allemagne, en Belgique et en Angleterre, et d'autres lettres inédites sur les questions relatives aux voies de communication. La principale préoccupation de l'auteur, dans la première partie de ces lettres, où la polémique se dessine peut-être un peu trop, consiste à établir une distinction entre la politique des chemins de fer et la politique des intérêts matériels. Avouons que nous ne saisissons pas très-bien les nuances différentielles entre ces deux politiques. La politique des chemins de fer est ainsi définie : *la réunion de l'action extérieure par les alliances et le frottement, à l'action intérieure par la multiplication des sources du travail.* Quoique l'expression soit un peu obscure, la pensée est bonne et vraie; mais ceux que l'auteur accusait de fléchir devant la politique des intérêts matériels n'auraient fait aucune difficulté pour accepter sa définition.

Quelques controverses tenant à la politique ne sont qu'une sorte de hors-d'œuvre mis en tête de cet ouvrage, dont le fond se compose de l'exposé des applications déjà réalisées à l'étranger, c'est-à-dire de faits propres à éclairer notre propre pays dans la carrière où il allait pénétrer. M. Teisserenc y étudie les chemins de fer de l'Allemagne, de la Belgique et de l'Angleterre, au point de vue de la construction et de l'exploitation, et il recherche quelles conséquences avaient été produites par ces créations encore si nouvelles. Des faits curieux et peu connus se pressent dans cet écrit, accompagnés d'indications utiles sur le mode que nous avions nous-mêmes à suivre.

Les *Études sur les voies de communication perfectionnées* sont entièrement consacrées à l'examen comparatif des avantages qu'offrent les voies navigables et les chemins de fer. M. Teisserenc commence encore cette fois

par étudier les faits à l'étranger, puis il s'en sert pour se prononcer sur notre propre situation. Cette comparaison n'a pas autant perdu de son intérêt qu'on le pourrait croire. Diverses données économiques qui s'y mêlent conservent toujours leur valeur.

Quant à la conclusion, elle était peu admissible. Ce n'est pas parce que l'auteur en arrivait à repousser la juxta-position des canaux et des chemins de fer; ce n'est pas parce qu'il soutenait que ces deux moyens de transport *ne sauraient être accolés sans se porter un dommage mutuel; qu'ils procèdent par antagonisme et non par concours, et cela aux dépens de la fortune publique;* ce n'est pas, disons-nous, à cause de ces affirmations que nous nous serions inscrits contre l'opinion de M. Teisserenc, c'est à cause des moyens proposés pour remédier au mal. Que les canaux existants fussent vendus aux compagnies de chemins de fer auxquelles on aurait imposé des réductions de tarifs; que, déshérités de leur mission, les canaux reçussent une destination nouvelle pour des irrigations profitables à l'agriculture : voilà ce que voulait M. Teisserenc. Ce moyen d'éteindre l'antagonisme était, comme on le voit, très-radical. Outre que l'application indiquée en faveur de l'agriculture n'aurait pas toujours été possible, la dépossession des propriétaires de canaux aurait entraîné des dépenses et des difficultés colossales. Quant à prétendre compenser par des réductions de tarifs les avantages résultant pour les chemins de fer de la suppression des canaux, c'est une idée; mais alors ce n'est pas les compagnies de chemins de fer qui auraient dû désintéresser les propriétaires des voies navigables. Le mieux était, selon nous, en s'abstenant de fomenter et d'encourager la concurrence entre les canaux et les chemins de fer, de laisser pleine liberté aux forces en présence, et de

s'en fier au temps pour amener les transformations nécessaires. Pourvu que la puissance publique n'intervînt pas, si ce n'est pour assurer à chacun le libre exercice de ses droits, on ne verrait bientôt subsister auprès des chemins de fer que les modes de transport auxquels il resterait un rôle utile à remplir. Des suppressions en masse, comme celles qu'indiquait l'auteur des *Voies de communication perfectionnées*, répugnent aux saines doctrines de l'économie politique.

Envisagés dans leur ensemble, les ouvrages de M. Edmond Teisserenc tendaient à tenir l'opinion en éveil sur les questions de chemins de fer. De plus, ils portaient à la connaissance des hommes politiques et du public des faits propres à hâter une solution. En même temps qu'une foule de questions spéciales y sont élucidées, des vues générales y relèvent fréquemment l'examen des côtés techniques du sujet[1].

Dans un livre sur l'application de la loi de 1842[2], M. le comte Daru s'était proposé de chercher les moyens les plus propres à obvier aux imperfections que cette loi renferme, imperfections réelles, et qu'il était porté à exagérer un peu. Le cadre de l'ouvrage semble restreint; l'auteur l'élargit cependant en jetant un coup d'œil sur le côté stratégique, commercial et politique du sujet, comme sur la question du crédit public et du crédit privé. Ami timide et défiant des compagnies, M. Daru voulait néanmoins qu'on leur fît une part dans la tâche à remplir, sauf à procéder avec beaucoup de mesure et de

1. Comptons encore dans le bilan de M. Edmond Teisserenc un volume intitulé : *Les travaux publics en Belgique et les chemins de fer en France* (1839).

2. *Des chemins de fer et de l'application de la loi du 11 juin 1842.*

circonspection. Il réputait également chimérique l'idée de confier la totalité des travaux, soit uniquement à l'État, soit uniquement aux compagnies. On voit qu'il cherchait la vérité là où elle habite souvent, c'est-à-dire dans les milieux. Il y a dans son livre, dont une partie n'a plus d'application à notre temps, d'utiles conseils sur la marche que devaient suivre les compagnies; ce qui en reste, surtout, c'est un bon cadre pour des faits économiques qui manquaient alors presque entièrement.

A côté des ouvrages qui envisageaient les traits généraux du problème, on vit paraître mille brochures se rapportant à tel ou tel point isolé. Quelques-uns de ces opuscules méritent d'être pris en compte dans le tableau du mouvement intellectuel relatif aux voies ferrées. De ce nombre sont diverses publications de M. F. Bartholony : *Du meilleur système à adopter pour l'exécution des travaux publics, et notamment des chemins de fer* (1837); — *Lettres sur le système adopté par le gouvernement en 1842 et sur l'exécution de la loi du 11 juin* (1842); — *Résultats économiques des chemins de fer* (1844). Beaucoup d'indications mises en avant dans ces brochures sont passées plus tard dans le domaine de la pratique. M. Bartholony avait formulé avec sagacité quelques-unes des conditions essentielles pour que le vaste mécanisme pût fonctionner utilement. Mais nous retrouverons tout à l'heure M. F. Bartholony aux prises avec les faits. Il vaudra mieux considérer dans son ensemble, à ce moment-là, l'influence qu'il a exercée. Une remarque analogue nous est suggérée par une brochure de M. Émile Pereire, intitulée : *Lettre à M. le Ministre des travaux publics sur le projet de loi des chemins de fer* (1842). Le rôle de l'homme d'action absorbe celui du publiciste.

Un magistrat, M. Smith, que nous avons vu remplir

les fonctions de secrétaire de la commission établie par le ministre des travaux publics en 1839, avait publié l'année précédente une brochure sur la *Construction des chemins de fer*, dans laquelle il s'efforçait d'établir qu'il y avait nécessité de faire exécuter les grandes lignes par l'État. A côté de cette idée, qui tendait à nous engager dans une fausse route, il s'en trouve heureusement d'autres plus profitables à la cause des chemins de fer. Ainsi, M. Smith cherche à prouver que la France, après avoir figuré la première parmi les nations européennes dans tous les grands mouvements de la civilisation, ne pouvait rester inactive au moment où s'ouvrait une ère d'incalculables progrès.

Une idée toute contraire à celle de la construction des chemins de fer par l'État se rencontre dans un court écrit intitulé : *Observations sur les entreprises de chemins de fer* (1839), par le général du génie Lamy. Cette brochure mérite un souvenir parce qu'elle venait défendre le système des concessions à l'industrie privée, dans un moment de découragement, en face des défaillances dont certaines compagnies présentaient le spectacle. L'auteur a raison de dire que l'échec éprouvé ne tient pas au système lui-même, mais au mode suivi dans l'application. Des erreurs manifestes sur divers points, notamment sur la durée et le mode des concessions, ne sauraient enlever au général Lamy le mérite d'avoir vu que c'était un déplorable calcul de la part de l'État et du public que de vouloir imposer aux compagnies des conditions qui les mettraient dans l'impossibilité de mener à fin l'accomplissement de leur tâche[1].

1. La liste serait longue des écrits du genre de ceux dont nous parlons, publiés de 1830 à 1848. Nous n'avons pas eu l'intention d'en dresser la nomenclature ; mais seulement de faire comprendre la signi-

## CHAPITRE III

### Sur les ouvrages ayant un caractère technique.

Le cadre des écrits techniques, que des ingénieurs éminents du corps des ponts et chaussées et d'autres hommes du métier ont contribué à remplir, est tout aussi riche que celui des livres où les questions sont principalement traitées au point de vue de l'ordre économique. Il est à remarquer d'ailleurs que, dans certains ouvrages spéciaux, le côté par lequel le sujet intéresse la masse des lecteurs se mêle intimement au côté spécial, par exemple, dans les études portant sur les chemins de fer à l'étranger. Des recherches de ce genre font l'objet de plusieurs ouvrages que nous avons eu à citer à propos de la période originelle et qui réclament ici quelques explications. Ces recherches ne sauraient être indifférentes à la science économique. Elles occupaient une place notable dans le livre de M. Séguin aîné, intitulé : *De l'influence des chemins de fer et de l'art de les tracer et de les construire*. Ce livre venait exposer, en 1839, c'est-à-dire longtemps avant l'essor de nos voies ferrées, le résultat d'observations faites en Angleterre, en y ajoutant les enseignements que commençaient à fournir les expériences effectuées sur les chemins de la Loire. Il montre où l'on en était alors, soit en ce qui concerne l'établissement des

fication du mouvemement général. Nous nous bornerons à citer encore : l'*Essai sur les chemins de fer*, par M. Prosper Tourneux, publié dans l'Encyclopédie moderne ; — les *Observations sur les projets de lois en faveur des compagnies de chemins de fer*, par un contribuable; — l'*Encyclopédie des chemins de fer*, par M. Félix Tourneux.

voies ferrées, soit en ce qui concerne le matériel d'exploitation. La partie de l'ouvrage où l'auteur rend compte de ses essais et de ses travaux sur le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon offre un véritable intérêt historique. Dans ses appréciations purement techniques, M. Séguin procède par des calculs rigoureux, fort simples d'ailleurs, et qui aboutissent le plus souvent à des données aussi curieuses qu'utiles. Des renseignements industriels très-nombreux rattachent directement son livre à l'objet de nos études. L'industrie des chemins de fer y révèle déjà ses tendances à élargir et à multiplier tous les rapports tenant à l'ordre économique. Si l'expérience a depuis répandu des lueurs sur divers côtés qui restaient obscurs, on peut toujours dire que M. Séguin conserve le mérite d'avoir aidé la science et l'industrie à leurs premiers pas dans l'arène nouvelle.

Uu autre ouvrage, les *Chemins de fer d'Angleterre*, par M. Bineau, qui ne révèle pas chez l'auteur une expérience personnelle comparable à celle de M. Séguin, a pourtant quelque analogie avec le livre dont nous venons de parler. Seulement M. Bineau ne tire pas autant de lui-même; il fait davantage l'office de rapporteur. Comme ses fonctions d'ingénieur des mines l'avaient préparé à l'étude du sujet, son rapport, je veux dire son ouvrage, publié en 1840, apporte à la discussion du problème des éléments d'une valeur incontestable. M. Bineau était allé à plusieurs reprises examiner les *railways* du Royaume-Uni, dont son livre contient la description statistique et topographique. Il présente aussi l'analyse des dispositions législatives qui régissaient la matière. Les conditions observées dans les travaux d'art sont étudiées en détail. La plus grande partie de cet écrit roule toutefois sur l'organisation de l'exploitation, embrassant le service des voyageurs et des

marchandises, les frais d'entretien, de traction et de transport, ainsi que les tarifs et les résultats financiers. On peut reprocher à M. Bineau de s'être renfermé trop exclusivement dans les îles Britanniques. Non qu'il ne se détourne parfois pour jeter les yeux sur notre propre situation et sur nos propres besoins; mais ces retours et ces rapprochements sont rares et un peu timides. On attend à chaque pas une conclusion toujours absente. Les hommes du métier n'ont pas dû trouver ce livre assez spécial, tandis que les économistes l'ont rangé tout d'abord parmi les écrits purement techniques. C'est pour cela, sans doute, qu'il n'a pas produit tout l'effet qu'on aurait pu attendre de la variété et de la solidité des indications recueillies par l'auteur[1].

M. Le Châtelier, ingénieur des mines comme M. Bineau, a fait, pour les voies ferrées d'outre-Rhin, ce que ce dernier avait fait pour les *railways* d'Angleterre. Mais son ouvrage intitulé *Chemins de fer d'Allemagne* (1845) a résolument les allures d'un ouvrage spécial. A défaut de comparaisons entre l'Allemagne et la France, il contient une masse de données scientifiques et d'observations pratiques d'une haute utilité. Il y a presque à chaque page une conclusion, parce qu'il y a presque à chaque page un enseignement à recueillir. M. Le Châtelier envisage les chemins de fer dont la construction appartient

1. A propos des chemins de fer en Angleterre, il convient de mentionner un mémoire sur l'*Exploitation des chemins de fer anglais* (1847), dans lequel M. Auguste Chevalier passe en revue les détails du service organisé chez nos voisins. Ce mémoire, qui avait paru d'abord dans les *Annales des mines*, contenait pour nos administrations de chemins de fer des renseignements d'autant plus précieux que nous étions encore très-novices dans la carrière. — Citons aussi une petite brochure de M. Félix Vernes : *Notes comparatives sur les chemins de fer en Angleterre et en France.*

à tel ou tel État de la Confédération germanique, et ceux qui ont été construits et qui sont exploités par des compagnies. Ce double et intéressant aspect manquait en Angleterre, où tous les *railways* sont exclusivement du domaine des sociétés particulières. Les procédés de l'Allemagne, dans l'industrie des chemins de fer, deviennent, pour M. Le Châtelier, le sujet d'investigations fort instructives et de réflexions fort ingénieuses. Son livre a déchiré le voile qui couvrait encore pour nous le système ou les systèmes suivis au delà du Rhin ; il a mis au grand jour une situation souvent mentionnée, mais toujours un peu obscure et souvent controversée dans le cours des discussions parlementaires.

A la même époque, M. Prosper Tourneux traduisait un ouvrage fort estimé, la *Législation des chemins de fer en Allemagne*, par M. de Reden. Ce livre, où se pressent les renseignements les plus précis et les plus complets, achevait de nous mettre au courant du mouvement germanique[1].

Comme l'Angleterre et l'Allemagne, la Belgique avait aussi fourni matière à des études qui doivent prendre rang dans le mouvement d'esprit dont nous suivons les traces. Le mémoire sur *Les chemins de fer belges* par M. Perrot, cité précédemment, et qui contient l'histoire des voies ferrées de la Belgique, était propre à servir de guide dans les investigations. Un ingénieur français, dont le nom jouit d'une réputation européenne, M. Jullien, déclare lui-même avoir puisé des renseignements

1. M. le baron Paul de Bourgoing, ministre de France à Munich, avait publié en 1842 un volume intitulé : *Tableau de l'état actuel et des progrès probables des chemins de fer de l'Allemagne*. Ce livre renfermait des indications utiles, mais un peu sommaires, sur les faits existants.

dans cet écrit qu'il estime *très-remarquable et très-complet*. Mais M. Jullien a ensuite étudié de près les chemins de fer du nouveau royaume créé sur notre frontière du nord; il les a étudiés au point de vue du prix des transports; il les a comparés aux lignes anglaises et françaises[1]. Dans ces recherches qui s'adressaient spécialement aux hommes du métier, quoiqu'elles eussent un côté réellement économique, l'auteur examine avec le plus grand soin des questions qui avaient, il y a douze à quinze ans, quand l'expérience avait encore si peu parlé chez nous, une importance capitale, celle, par exemple, des frais de tout genre qu'entraînent les mouvements du service, celle des dépenses de construction en Angleterre, en Belgique et en France, celle des tarifs et des recettes comparés dans les trois pays. M. Jullien procède toujours mathématiquement, et il arrive ainsi à des résultats d'une certitude absolue. Cependant, rappelons que, dans les appréciations de l'ordre économique et moral, il faut se garder de prendre toujours à la lettre certaines données positives. Il s'agit ici à la vérité d'appréciations techniques dans lesquelles les calculs du mathématicien étaient tout naturellement indiqués.

Des écrits spéciaux relatifs à notre propre situation ou à des questions isolées intéressant notre pays, figurèrent en grand nombre à côté des savantes enquêtes concernant les pays étrangers. Ces publications se lient de fort près, quoique avec des nuances diverses, au mouvement progressif des voies ferrées. Nous avons eu, par exemple, de remarquables études sur divers projets de chemins de fer, dues à MM. Eugène Flachat, Jules Petiet, Félix

1. *Du prix des transports sur les chemins de fer de la Belgique en* 1842 *et en* 1843. — *Notes diverses sur les chemins de fer en Angleterre, en Belgique et en France*, 1845.

Tourneux, Stéphane Flachat, et à d'autres hommes de la spécialité. M. Deniel avait déposé, dans un ouvrage sur la *Construction et l'exploitation des chemins de fer en France* (1845), quelques nouvelles indications pratiques utiles à consulter. Un ingénieur belge, M. Auguste Delaveleye, s'était aussi occupé de nos lignes et surtout de la direction à leur donner, dans un écrit ayant pour titre : *Essai sur les chemins de fer en France* (1842). Mais, préoccupé des intérêts de la Belgique, il avait placé son point de départ en dehors de l'idée essentielle de la nationalité française ; il imaginait une ligne qu'il appelait *axe commercial*, et qui allait d'Anvers à Marseille, détachant, pour ainsi dire, du faisceau national tous nos départements du nord et de l'est. Ce tribut, payé à des influences étrangères, laissait subsister dans l'ouvrage de M. Delaveleye des éléments dont nous pouvions tirer un grand profit. On y reconnaissait un homme d'une véritable compétence et un esprit laborieux et investigateur[1].

Comme exemple d'une des questions spéciales qui ont été discutées avec un certain éclat, je cite celle qu'on appelait la question du *parcours partiel*. Faudrait-il préférer les tracés directs à des tracés contournés ayant pour but de toucher à un plus grand nombre de villes ou même de bourgades? Tel était le point en litige. Sous prétexte que les voies ferrées devaient tirer leurs principaux produits ou leur principale utilité du parcours sur de petites distances, un ingénieur des ponts et chaussées, M. Minard, combattit l'idée des lignes directes, dans plusieurs mémoires soigneusement élaborés et dans lesquels il avait rassemblé un grand nombre de faits curieux[2].

1. V. plus haut, la note de la page 19.
2. *Importance du parcours partiel sur les chemins de fer*, 1842.

Les conclusions que M. Minard avait tirées de faits isolés ou de circonstances exceptionnelles, étaient évidemment excessives. Les inconvénients inhérents à des déviations systématiques sautent aux yeux. La circulation des hommes et des marchandises eût été plus lente et plus coûteuse. Supposez ce système pratiqué sur une large échelle, et l'utilité des voies ferrées se trouve aussitôt singulièrement amoindrie[1]. Dans le rapport présenté à la Chambre des députés en 1842, M. Dufaure disait très-sensément sur ce même sujet : « Plus on est pénétré de l'utilité commerciale, politique, sociale, des grandes lignes de chemins de fer, plus on sent que leur qualité la plus importante est d'être aussi directes et aussi courtes que possible. » Que cette règle doive quelquefois fléchir devant certaines considérations, nous ne le nions pas ; il peut se rencontrer des intérêts collectifs qu'il serait fâcheux de sacrifier à l'idée d'atteindre un peu plus promptement au but ; mais le principe reste inattaquable[2].

Un mot encore avant de quitter la catégorie des publications qui ont pour principal caractère de se rapporter au côté technique. En vue de faciliter l'établissement des nouvelles routes, on avait proposé certains arrangements, certains accommodements bons à rappeler.

— *Second mémoire sur l'importance du parcours partiel sur les chemins de fer*, 1843.

1. L'opinion de M. Minard fut réfutée par un autre ingénieur, M. Courtois : *Observations sur les mémoires relatifs à l'importance du parcours partiel*, 1843.

2. Partout où l'on s'était écarté de la ligne directe pour des motifs plus ou moins explicables, nous voyons se produire la tendance à rétablir le tracé dans ses conditions normales. Sur le chemin du Nord, par exemple, aux portes mêmes de Paris, où le tracé primitif fait un détour fâcheux vers Pontoise, ne revient-on pas à la ligne directe de Saint-Denis à Creil ?

Ici, on voulait que sur les chemins où la circulation ne devait pas être très-active, c'est-à-dire sur presque tous les chemins en dehors d'un rayon resserré autour de la capitale, on se contentât d'établir une seule voie, idée concevable alors, mais que les rapides accroissements de la circulation auraient presque partout déjouée. Là, on tâchait d'amener l'administration des ponts et chaussées à se départir de sa rigueur en fait de pentes et de courbes, et on soutenait de longues luttes pour obtenir, sous ce double rapport, des adoucissements qui sont venus depuis rendre possible, sans aucun inconvénient, la construction de plusieurs chemins placés dans des conditions spéciales. Ailleurs, on proposait de relier les voies fluviales avec les chemins de fer, non plus pour créer une concurrence, mais pour diminuer la longueur des voies ferrées. Ainsi, sur le chemin de Paris à Lyon, Chalons aurait été le point extrême, et on se serait servi de la Saône comme d'un prolongement naturel ; mais ces changements de voies eussent entraîné des retards fâcheux, retards bien longs surtout quand il aurait fallu remonter le cours des rivières. La plupart de ces mesures, souvent défendues avec beaucoup de talent, n'auraient été au fond que des expédients temporaires que le mouvement rapide des faits eût bientôt mis hors de discussion.

## CHAPITRE IV

### Sur les ouvrages ayant un caractère financier.

Au milieu des efforts cherchant à populariser l'œuvre et à répandre du jour sur ses différentes faces, au milieu des recherches sur les procédés de construction, on vit

paraître de nombreuses combinaisons ayant pour but d'appeler les capitaux vers les entreprises de chemins de fer. On vit surgir cent propositions de ce genre plus ou moins élaborées, plus ou moins ingénieuses. Celles mêmes qui se fondaient visiblement sur des calculs erronés, ou sur des conditions inacceptables, révélaient encore, la plupart du temps, un infatigable esprit de recherche. On pouvait espérer qu'une matière ainsi travaillée finirait par se plier à nos convenances et à nos intérêts.

Dans cet ordre d'études, nous devons mentionner spécialement une brochure de M. Émile de Girardin, relative à la création de *bons de chemins de fer* [1], c'est-à-dire à un nouvel élément de crédit destiné à fournir au gouvernement des moyens pour l'exécution des grandes lignes. Divisibles par sommes de 100 fr., ces titres auraient été productifs d'intérêt, à raison de 1 centime par jour ou de 3 fr. 65 c. par année. Ils auraient eu pour garantie spéciale les chemins de fer eux-mêmes, indépendamment de la garantie de l'État. Craignait-on que le placement ne s'en fît pas, à l'origine du moins, avec une suffisante facilité? M. de Girardin proposait, pour activer le courant, d'établir un tirage de primes, comme pour les obligations de la ville de Paris.

La nouvelle valeur échapperait, suivant les appréciations de l'auteur, par le poids de sa masse aux fluctuations de l'agiotage; elle serait de nature à absorber tous les petits capitaux qui demeuraient communément improductifs faute d'emploi. Au point de vue de son effet moral, M. de Girardin la présentait comme un moyen de familiariser le public avec l'épargne. « On dépense assez facilement, disait-il, et sans s'en rendre compte,

1. *Moyens d'exécution des grandes lignes de chemins de fer*, 1842.

l'argent qui reste improductif; on dépense plus difficilement celui qui donne un intérêt, quelque faible qu'il soit. L'argent attache plus par son produit que par lui-même. »

Au premier abord, cette proposition avait un aspect très-séduisant. De plus, ce qui était rare dans les nouvelles élucubrations de l'ordre financier, elle ne bouleversait aucun des éléments actuels du crédit, mais elle supposait que l'industrie privée serait exclue de l'exécution des grandes lignes; c'était là un vice essentiel. En outre, le mécanisme n'aurait pu évidemment fonctionner ni assez tôt ni assez régulièrement pour subvenir aux besoins. Fort défiante de sa nature, et défiante sans réflexion, la masse des petits capitalistes aurait hésité à transformer ses économies en *bons*, à une époque où la fortune des chemins de fer semblait encore si problématique. L'intérêt de 3 fr. 65 c. pour 100, fortifié par l'appât d'une loterie, était insuffisant pour les entraîner. C'est l'espérance d'un gain prochain, par suite de la hausse des actions, qui a réellement fait surgir du fond des moindres caisses les capitaux consacrés à l'établissement des voies ferrées. Le projet de M. Émile de Girardin devançait donc l'état du crédit.

Un autre mode avait été imaginé par M. le comte O'Donnell, conseiller d'État [1], mais ce mode, très-limité dans sa portée, ne créait en définitive aucune ressource nouvelle. Il consistait simplement à combiner, dans les travaux publics tels que les chemins de fer, l'emploi de la réserve de l'amortissement, avec l'extinction d'une partie proportionnelle de la rente 5 pour 100. Voici comment : les propriétaires d'inscriptions de rente 5 pour 100

1. *De l'exécution des chemins de fer* (1842).

auraient eu la faculté de les échanger par somme de 50 fr. de rente au capital de 1,000 fr., jusqu'à concurrence du montant de la réserve de l'amortissement, contre des actions appelées *actions des travaux publics*, jouissant de la garantie d'un minimum d'intérêt de 5 pour 100, sans préjudice des droits et priviléges affectés aux rentes sur l'État. De plus, la chance de participer aux bénéfices des chemins de fer eût été acquise aux porteurs. On aurait rayé du grand-livre les inscriptions correspondant aux nouvelles coupures; le paiement des intérêts, au lieu de rester à la charge de l'impôt, serait passé au compte des voies ferrées. Ce projet, qui supposait comme celui dont nous venons de parler que le gouvernement deviendrait l'entrepreneur de tout le réseau, n'avait au fond d'autre avantage que celui de laisser à la réserve de l'amortissement sa destination strictement légale. Ce n'était pas assez pour le faire prendre en considération, outre qu'il aurait couru gros risque de n'être pas même compris par les petits capitaux.

Un peu plus tard, à une époque où déjà d'importantes concessions avaient eu lieu et où les compagnies atteintes par une crise paraissaient, pour la plupart, menacées dans leur existence, M. J. Mirès, dont le nom était alors à peu près inconnu parmi les hommes de finance, vint aussi dire son mot sur la situation. Dans une brochure intitulée : *Consolidation des placements sur les chemins de fer*, il recherchait les moyens d'assurer l'achèvement des travaux entrepris. Ses idées peuvent se résumer dans la proposition de la garantie d'un minimum d'intérêt de 3 pour 100, qu'il jugeait seul propre à retenir ou à appeler les capitaux dont les compagnies manquaient. Certains raisonnements invoqués accusaient une notion très-nette des exigences pratiques de l'ordre financier; mais,

on le sait, le gouvernement ne voulait à aucun prix de cette combinaison. Sa répugnance bien connue avait fait dire à l'un des partisans les plus prononcés du système de la garantie, que *la direction générale des ponts et chaussées le repoussait à cause de son efficacité même, et parce qu'il eût raffermi la marche de l'industrie privée.* Ce qui est incontestable, c'est qu'on craignait, comme nous l'avons déjà exprimé, de créer des charges trop lourdes pour l'avenir, craintes chimériques, mais sincères, et qui rendent compte de l'opposition opiniâtre dans laquelle on persévérait. Cette disposition ne pouvait permettre à l'idée fondamentale, soutenue par M. J. Mirès, d'aboutir à ses fins.

Le même système, celui de la garantie d'un minimum d'intérêt, avait été défendu par M. Millcret, ancien député, dans un écrit sur les *Moyens d'établir dans l'espace de six à sept années un réseau complet de railways en France* (1841). Remplie de renseignements utiles, cette étude, qui eut un assez grand retentissement, éclairait plusieurs côtés du problème. Plus d'un germe de déception s'y rencontrait néanmoins. A la garantie d'intérêt accordée par l'État, M. Millcret voulait ajouter le concours des communes et des départements, qui auraient livré aux compagnies, *soit à titre gratuit, soit à un prix modéré et fixé d'avance*, les terrains nécessaires à l'établissement des voies ferrées. On sait aujourd'hui ce qu'on pouvait attendre de ce concours. L'auteur avait un autre tort : il considérait la garantie d'un *minimum d'intérêt*, comme le *seul et unique* mode d'intervention que dût pratiquer le gouvernement. M. Millcret était encore bien plus absolu dans ses manifestations à l'égard du corps des ponts et chaussées. Son hostilité datait de loin; car en 1823, à l'époque où s'exécutaient les études pour le chemin de

Saint-Étienne à Andrezieux, M. Milleret, dont le nom figure parmi les fondateurs de la compagnie, mettait pour *condition première* de son intervention, que le corps des ponts et chaussées serait étranger à cette affaire. Après avoir énuméré avec complaisance dans sa brochure des fautes réelles ou prétendues, commises antérieurement, il accusait ce corps « d'avoir, dans son ressentiment contre l'opinion et les chambres qui lui avaient enlevé l'exécution directe des chemins de fer, imposé aux compagnies des plans et devis qui constituent pour elles des charges excessives, ruineuses, inutiles, et les couchent, pour ainsi dire, dans le lit de Procuste. » M. Milleret avait visiblement un parti pris. Il n'attaquait toutefois *que l'institution*, *l'organisation et les principes du corps*, et il n'allait pas, bien entendu, jusqu'à nier la science des hommes qui le composaient, et dont il ne repoussait point le concours individuel pour le compte des compagnies.

A le prendre dans son ensemble, ce projet péchait par son caractère exclusif. Il n'était point assez conciliant pour conduire, suivant la promesse faite, à l'achèvement du réseau national, *dans l'espace de six à sept années*.

En dehors des livres et brochures concernant les chemins de fer, il faut tenir compte, dans le tableau du mouvement intellectuel, du rôle rempli par la presse périodique durant les phases diverses de la question. Le sujet restait constamment à l'ordre du jour dans les *revues* et dans les journaux. Trop souvent la polémique passionnée de certaines feuilles eut pour effet de ralentir les décisions; mais ces inconvénients s'effacent ici devant le service qu'à rendu la presse périodique, collectivement considérée, en revenant sans cesse, sous une forme ou sous une autre, à un sujet alors ignoré. C'est seulement de

cette façon qu'on pouvait faire pénétrer dans les cerveaux des idées sans lesquelles on n'aurait pu trouver l'accès des bourses individuelles. En même temps de nouveaux intérêts, des besoins récents donnaient naissance à des publications d'un genre particulier. Une feuille hebdomadaire, le *Journal des Chemins de fer*, dont la situation d'abord fort effacée s'est bientôt élargie, venait parler aux capitalistes, aux actionnaires, à tous les intérêts engagés dans les routes ferrées. Nous verrons surgir plus tard d'autres publications analogues; mais déjà commençait la publication d'un *annuaire* spécial.

Concluons : ces livres, ces brochures sans nombre, ces efforts incessants de la polémique témoignent de l'existence d'un sérieux mouvement dans les esprits, mouvement qui se communique bientôt aux intérêts. La science économique est mise en éveil ; elle considère, avec une foi plus ou moins vive, l'enfantement de cette œuvre qui doit si profondément modifier la vie générale de l'humanité. Elle est loin d'aboutir à des formules nettes et précises ; mais elle élucide pas à pas quelques points importants. Il est manifeste qu'une nouvelle puissance, qu'un nouvel élément de progrès, qu'une force encore peu connue au point de vue de l'application, quoique visiblement douée d'une indomptable énergie, apparaît sur la scène de la civilisation. La science et l'imagination s'unissent pour lui préparer le terrain; la discussion éclaire peu à peu des sentiers inconnus ; les chemins de fer, que nous allons suivre maintenant dans l'arène des réalisations, vont commencer à compter parmi les grands éléments de l'activité sociale.

# CINQUIÈME SECTION

## LES FAITS ÉCONOMIQUES DURANT LA PÉRIODE DES DISCUSSIONS.

## CHAPITRE I

**Politique générale du gouvernement de 1830 par rapport aux voies de communication. — Obstacles que rencontre l'exécution des chemins de fer. — Causes diverses de retard.**

Quand on suit la filière de nos tergiversations relativement à la construction des chemins de fer, on entend déclarer à l'origine que ces voies nouvelles sont impossibles en France ; puis qu'elles sont une coûteuse inutilité ; ensuite, une nécessité que nous impose la rivalité commerciale et politique des peuples étrangers, mais une nécessité fâcheuse dont il eût été heureux d'avoir pu s'affranchir. Ce n'est que dans les dernières années du règne de Louis-Philippe qu'on arrive à voir universellement dans les chemins de fer un élément de prospérité. Ainsi, les influences dominantes furent longtemps au service de la résistance ; elles entretinrent dans le pays un état de doute qui n'empêchait pas les élans de l'opinion, mais comprimait toute manifestation forte et soutenue.

Ces hésitations, ces lenteurs contrastent avec la politique générale du gouvernement de juillet, par rapport aux voies de communication. On a dit plus d'une fois, et avec vérité, que le besoin de multiplier et d'améliorer les

routes de tout genre avait été largement compris et satisfait après 1830. Les intérêts mêmes, dont le gouvernement de juillet étaient l'expression, et l'expression beaucoup trop exclusive, les intérêts de la classe moyenne lui auraient, au besoin, fait une loi de s'occuper activement de cet objet qui se liait intimement à l'impulsion qu'il entendait donner à l'industrie et aux intérêts matériels. Aussi des résultats considérables furent-ils obtenus, tant pour l'amélioration des routes anciennes que pour la création de routes nouvelles[1]. Si des mesures aussi promptes n'ont pas été prises pour la construction des chemins de fer, c'est qu'ici commençait un domaine tout nouveau, et, pour ainsi dire, le domaine de l'inconnu. La transformation qui s'annonçait inquiétait certains esprits et certains intérêts. Il fallait que le gouvernement dirigeât sa politique entre des prétentions tout à fait opposées. Il fut longtemps avant de se décider. Quand, au lendemain de la révolution de juillet, les exemples venus d'Amérique et d'Angleterre eurent démontré que l'idée de transporter les voyageurs sur les chemins de fer était une idée praticable, il se demanda s'il fallait en favoriser l'application dans notre pays. 500,000 francs furent affectés à l'étude des voies ferrées par la fameuse loi du 27 juin 1833, qui consacrait près de 100 millions à des travaux publics extraordinaires, et on vécut plusieurs années sur cette première mesure.

Que se passa-t-il cependant? L'administration des ponts et chaussées se mit à explorer en tout sens le territoire

1. Parmi les dispositions législatives adoptées, citons la loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux, qui eut pour résultat de régulariser les efforts des communes par rapport aux chemins de grande communication, comme par rapport à ces chemins de petite vicinalité dont l'étendue dépasse en France 800,000 kilomètres.

national. Des nivellements eurent lieu sur une étendue de plus de 10,000 kilomètres; les lignes ferrées qu'on esquissa avaient une longueur de 3,600 kilomètres, et les dépenses projetées étaient évaluées à un milliard de francs. Pour arriver à de tels résultats, avec des moyens financiers aussi restreints, les ingénieurs des ponts et chaussées avaient dû procéder avec autant d'économie que d'activité. Seulement, pour un début, le cadre tracé n'embrassait-il pas un ensemble trop vaste? Une tâche conçue dans des proportions aussi gigantesques ne pouvait manquer d'effrayer. Plus elle était considérable, et, plus on serait enclin à en reléguer l'exécution dans la région des rêves. Certes, c'est alors ou jamais qu'il aurait été utile de concentrer ses efforts sur un même point; c'est alors ou jamais qu'on aurait pu viser à l'exécution d'une ligne unique d'une étendue modérée, tout en poursuivant résolûment des études plus systématiques. Rien de moins propre à déterminer l'action des volontés que de placer trop loin le but à atteindre. Ce n'est pas tout : l'esprit de système, qui devait avoir tant d'avantages dans la formation du réseau, fut très-préjudiciable dans l'arène de l'exécution. Il mit aux prises dès l'origine les partisans des compagnies et les partisans de l'État. On sait à quels atermoiements nous conduisit la lutte entre les deux partis.

Il y eut des causes de retard qui se rattachaient à nos habitudes nationales en fait de travaux publics. Nous n'étions pas autant que d'autres peuples, que les Anglais par exemple, façonnés à la pratique de l'association; nous en parlions beaucoup, sans en bien comprendre les exigences. Lorsqu'il fut question de constituer des compagnies sur une échelle un peu étendue, on put voir que nous nous ressentions de défiances traditionnelles fort

jalouses dont nous ne nous sommes pas encore peut-être tout à fait affranchis. Nous semblions préoccupés non de la pensée que les compagnies pourraient se trouver dans l'impuissance de conduire à bonne fin la tâche par elles entreprise, mais de la crainte que ces compagnies ne gagnassent trop. En France, on voit avec une certaine peine les autres s'enrichir, même quand ils s'enrichissent en nous rendant service. De plus, très-craintifs de leur nature, quoique très-susceptibles d'engouement quand les esprits sont surexcités par l'appât d'un gain immédiat, nos capitaux répugnaient à se lancer dans des spéculations aussi nouvelles que les chemins de fer, et dans lesquelles le bénéfice devait naturellement se faire attendre au moins quelques années.

Sous d'autres rapports, notre situation n'était pas non plus aussi favorable que celle de nos voisins les Anglais. Le taux de l'intérêt était chez nous plus élevé, le fer coûtait davantage. Traversé çà et là par des chaînes de montagnes, et presque à chaque pas par des coteaux et des collines, le sol de notre pays n'offrait pas autant de facilité que le sol de l'Angleterre pour le tracé des lignes et la pose des rails. Les populations anglaises sont plus agglomérées, puisque, sur une étendue de 9,721 lieues carrées, l'Angleterre compte environ 16 millions d'habitants, tandis que la France, sur 34,512 lieues, n'en renfermait que 34 millions 194 mille, d'après le recensement de 1841 [1]. Ajoutez des appréhensions plus répandues en France sur les dangers que présenteraient les nouveaux moyens de communication ; ajoutez l'influence des rivalités locales, qui ne pouvaient naître là où les compagnies choisissaient elles-mêmes, comme au delà du détroit, leur tracé et leur

1. 36 millions 39 mille d'après le recensement de 1856.

parcours, et vous comprendrez pourquoi nous avons été bien plus longtemps que le peuple anglais à nous mettre sérieusement à l'œuvre.

Comme en Angleterre, mais au point de vue d'un intérêt plus général, nos chemins de fer ont eu à soutenir une lutte contre les voies navigables. On n'a point oublié la vive discussion que provoqua un ingénieur des ponts et chaussées d'un mérite distingué, M. Collignon, lorsqu'il proposa, non pas de renoncer absolument aux voies ferrées, mais de mener de front la construction des canaux et celle des *railways*. Regrettant que nos canaux n'eussent pas été finis, comme ils l'étaient au delà du détroit et en Belgique, avant l'introduction des voies nouvelles, cet ingénieur demandait qu'on reprît l'œuvre inachevée et qu'on regagnât le temps perdu. Son raisonnement ne manquait pas d'un caractère spécieux. Les canaux, disait-il, grâce au bas prix des transports, facilitent l'essor de la production ; dès lors le perfectionnement et l'extension de ces voies sont la condition vitale des chemins de fer, qui ne peuvent subsister qu'avec un large développement de la richesse publique. Il était hors de doute que les canaux construits sous la restauration avaient donné un immense élan à la production. Si, avant toute concurrence de la part des chemins de fer, en 1837, par exemple, les canaux n'entraient guère que pour un neuvième dans la masse des transports annuels qui s'effectuaient en France (55 millions de francs sur environ 500 millions), cela venait de l'élévation des taxes. L'utilité des canaux n'en était pas moins incontestable. On pouvait d'ailleurs réduire les tarifs et les péages, et améliorer dans toutes ses parties le régime de la navigation.

En cet état de choses, la création des nouvelles routes ne devait, à coup sûr, ni faire combler les canaux déjà

existants, ni faire renoncer aux améliorations reconnues nécessaires dans l'exploitation de ces voies de communication. On pouvait même concevoir certaines situations où l'établissement d'un canal offrirait encore des avantages réels; mais qu'en présence des projets formés on allât de gaieté de cœur dépenser de larges capitaux pour opposer une concurrence aux *railways*, c'était un calcul détestable. On aurait ainsi préparé des guerres à coups de tarifs entre les compagnies rivales, ou bien, en cas de concert entre elles, amené des droits élevés et fort onéreux pour le commerce. Plus la masse des transports effectués par un chemin de fer s'accroît, et plus il devient facile de réduire les tarifs, pourvu que la loi ait assujetti à des règles l'exercice du monopole. La thèse soutenue par M. Collignon eut un effet fâcheux, en ce qu'elle contribua à perpétuer l'hésitation [1].

La politique, conforme aux exigences du moment, conseillait sans doute de rassurer les intérêts sur les déplacements que l'exploitation des voies ferrées devait occasionner au préjudice des canaux. Ce n'était pas une raison néanmoins pour se laisser aller à ce sujet à des affirmations catégoriques; ce n'était pas une raison pour soutenir d'un ton péremptoire, comme le faisait l'un des organes du gouvernement en 1837, que l'augmentation de trafic qui suivrait la construction des lignes se partagerait entre les trois voies de communication, les routes, les canaux, les chemins de fer, faisant à la fois la fortune des unes et des autres. Qu'on crût de bonne foi à un tel partage, à la bonne heure; mais il eût été prudent de ne pas le pré-

1. V. son ouvrage intitulé : *Du concours des canaux et des chemins de fer*. — En 1834, la défense des canaux a été reprise par M. Delamarre, député, à un autre point de vue, dans son intéressant ouvrage sur la *Vie à bon marché*.

senter comme l'expression d'une loi générale. Ce partage, dont les routes couraient gros risque d'être exclues, devait dans tous les cas dépendre des circonstances.

En voici une preuve entre vingt autres que nous fournit notre propre pays : « On redoute, avait-on dit, les déplacements d'intérêts, le froissement des intérêts : quels sont donc les effets produits par les chemins de fer?... En France, quand on a proposé le chemin de fer de Lyon à Saint-Étienne, les intérêts engagés dans le canal, ou attachés à l'existence de la route de terre, ont employé mille moyens à cette époque pour empêcher la création de la communication nouvelle. Le chemin a été concédé; le canal a-t-il été comblé? La route de terre a-t-elle été abandonnée? Non, une nouvelle émulation s'est emparée des propriétaires du canal; ils percevaient sur le public un tarif onéreux, ils l'ont abaissé; le canal a reçu des perfectionnements nombreux : en ce moment même on le prolonge pour en placer l'origine plus près des fosses houillères. Les intérêts qui se rattachaient à l'existence de la route de terre se sont adressés au gouvernement pour obtenir des allocations extraordinaires; la route a été améliorée considérablement, et aujourd'hui le chemin de fer voiture 500,000 tonneaux de marchandises; la navigation du canal est active, et la route de terre est à peu près aussi fréquentée qu'autrefois [1]. » Il y a aujourd'hui bien longtemps que la route de Saint-Étienne à Lyon ne voit plus circuler une seule diligence entre ces deux villes. Quant au canal dont la clientèle dépendait de l'ancienne compagnie des mines de la Loire, qui possédait presque la totalité du bassin houiller de Rive-de-Gier, il n'a plus aucun rôle dans l'industrie

1. *Moniteur*, 20 juin 1837, discours du commissaire du gouvernement.

des transports. Non qu'il n'eût pu continuer son service, mais la compagnie des mines, après avoir eu des vues sur le canal, après avoir même acheté un grand nombre d'actions de la société exploitante, avait cru préférable de s'entendre avec le chemin de fer.

Les paroles citées tout à l'heure doivent évidemment être regardées comme un argument de circonstance. Il y a plus : si l'on ne devait pas les considérer ainsi, elles auraient indiqué une tendance funeste, la tendance à prêter main forte aux voies de communication rivales des chemins de fer pour entretenir une concurrence artificielle. Or, nous l'avons déjà démontré : la science économique n'admet ici que le libre jeu des intérêts. En 1837, il eût donc suffi d'affirmer, — ce qui n'aurait pas été démenti par les faits, — que les chemins de fer laisseraient aux canaux, du moins pour un espace de temps indéfini, le transport des articles que le temps ne peut altérer et qui ne perdent rien de leur valeur vénale pour arriver un peu plus tard sur les marchés [1]. Ce qui était vrai d'ailleurs, c'est que l'établissement de nouveaux moyens de communication n'entraîne pas de toute nécessité l'abandon des anciens ; il peut quelquefois, au contraire, provoquer d'utiles perfectionnements. Mais, répétons-le, — car l'avenir n'est point à l'abri, sous ce rapport, des erreurs commises autrefois, — dès que la loi fournit les moyens de contenir les tendances abusives du monopole, il ne serait pas sage de vouloir raviver autour des chemins de fer, des concurrences défaillantes. Plus une exploitation embrasse d'affaires et plus elle peut abaisser le prix de ses services. Ces principes-là étaient méconnus par les défenseurs des canaux qui venaient aggraver

1. V. plus haut, page 71.

les causes de retard dont l'exécution des chemins de fer avait eu malheureusement dans notre pays tant à souffrir.

## CHAPITRE II

**Les premiers symptômes d'action sous le gouvernement de 1830. — Chemins d'agrément autour de la capitale. — Utilité de ces expériences. — Rôle et caractère des initiatives individuelles. — Le monde financier et ses dispositions. — Résultats économiques.**

Ce n'est qu'à partir de 1833 que l'attention du gouvernement et du pays commença de se porter vers les questions de chemins de fer. Un moment, il est vrai, on avait parlé sous la restauration de quelques projets, en dehors des chemins de la Loire; on avait parlé de réunir le Hâvre à Paris à l'aide d'une ligne ferrée : c'était le vieux thème de la mer à Paris repris sous une forme nouvelle par le génie contemporain; mais cette idée, quoique accueillie favorablement par quelques hommes sérieux [1], avait été bientôt reléguée dans la région des chimères. Le mouvement qui suivit le vote du crédit de 500,000 fr. en 1833, et que l'exploitation des chemins de la Loire et de quelques autres concessions purement locales seconda bientôt, fut d'abord presque imperceptible. Tout annonce bien alors l'existence de ce doute dont nous avons parlé et dont témoignerait au besoin cet aveu échappé plus tard, dans la Chambre des députés, à un orateur du gouvernement, qui faisait allusion aux années 1832 et 1833 :

1. En 1824, la maison de banque Mallet frères, de concert avec M. F. Bartholony, avait fait faire quelques études de la ligne de Paris au Hâvre.

« La question des chemins de fer était encore neuve en France : les essais déjà tentés ne suffisaient pas pour la résoudre, la carrière s'ouvrait devant nous, et nous avons éprouvé, je l'avoue, à cette époque le sentiment qui domine encore quelques personnes dans cette chambre. Cette carrière s'ouvrait sans limites, sans routes battues, et l'industrie allait s'y précipiter[1] ».

Le courant des intérêts devait finir cependant par triompher des hésitations; seulement le succès pouvait paraître bien éloigné, jusqu'au moment où la concession du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, en 1835, vint étaler, pour ainsi dire, le problème au grand jour, sous les yeux de la capitale[2]. Ce fut là un pas immense, et si l'on veut une seconde étape dans la marche du nouveau système de locomotion. Auparavant, nul autre chemin de fer n'avait été créé en France pour le transport des personnes. Le chemin de Saint-Germain allait inaugurer chez nous le système des voies ferrées sous sa perspective la plus séduisante, sous celle qui parlait le plus à l'imagination. Ici même la route nouvelle, différant en cela du *railway* de Manchester à Liverpool, qui avait été aussi un point de départ chez nos voisins d'outre-Manche, allait être presque exclusivement consacrée aux voyageurs.

L'initiative de l'opération appartient à M. Émile Pereire. L'influence que M. Pereire a eue sur l'expansion de nos voies ferrées, la situation qu'il s'est faite de ses propres mains, et qui est une des plus brillantes situations financières constituées dans ce temps-ci, nous autorisent

1. *Moniteur*, 20 juin 1837.

2. Loi du 9 juillet 1835. — Chambre des députés, rapport de M. le général Lamy; Chambre des pairs, rapport de M. de Germiny; *Moniteur* des 15 mai et 30 juin.

à entrer dans quelques détails sur l'origine de sa fortune. Issu d'une famille portugaise que des persécutions contre les isréalites avaient forcée de quitter la péninsule ibérique, et qui s'était fixée à Bordeaux, où elle exerçait le commerce, M. Émile Pereire eut l'idée comme tant d'autres de venir tenter le sort à Paris, où il arriva vers l'année 1824. Il dirigea tout d'abord son activité vers la branche d'industrie qu'on peut aborder le plus facilement sans capital, vers la commission. Il devint, par son mariage, l'allié d'un des adeptes principaux de l'école saint-simonienne, M. Olinde Rodrigues, qui l'initia à la nouvelle doctrine. Les vives analyses du saint-simonisme dans l'ordre économique plurent à une âme agitée par d'ardentes aspirations. Dans ses rapports avec la secte de Saint-Simon, M. Émile Pereire prit goût aux questions spéculatives. Il écrivit dans plusieurs journaux, soit seul, soit de concert avec son frère, M. Isaac Pereire, qui l'avait rejoint dans la capitale et qui l'a constamment secondé depuis dans toutes ses opérations industrielles. Ce fut même à l'occasion d'articles sur des questions financières que M. Émile Pereire fut mis en relation avec le principal banquier de l'Europe, M. le baron James de Rothschild, que la communauté de religion servit à lui rendre favorable. M. de Rothschild prêta un concours inappréciable à l'exécution du chemin de fer de Saint-Germain, comme à d'autres œuvres de même nature conçues plus tard par M. Émile Pereire.

Ainsi, au moment où va s'accomplir dans notre pays une manifestation fort intéressante pour l'avenir de chemins de fer, nous trouvons réunie l'action de deux individualités qu'une immense distance sépare dans l'ordre financier, qui doivent se diviser plus tard, et dont l'une est destinée à grandir singulièrement sans que l'autre perde

rien de son importance tout à fait hors ligne. Voyons ce qui revient à chacune d'elles dans cette réalisation, d'une portée incontestable, sinon à raison de l'étendue de la ligne entreprise, du moins à cause de l'influence que devait avoir un premier exemple. Cette recherche nous fournira quelques indications utiles pour l'intelligence de certaines évolutions ultérieures. Lorsqu'on a pris, d'ailleurs, une part prépondérante au maniement des intérêts matériels de son temps, quand on a été mêlé à des affaires qui impliquent le concours des capitaux d'un nombre infini d'individus, on a le privilége, car c'en est un, d'appartenir tout naturellement à la discussion.

Financier essentiellement prudent, M. de Rothschild avait besoin d'être pressé pour s'engager dans des opérations aussi nouvelles et alors aussi incertaines que les chemins de fer. Sa réserve s'explique sans peine : M. de Rothschild ne devait pas être tenté de jeter ses cartes au hasard. Disposant d'assez de moyens sûrs de tirer parti de ses capitaux, il devait répugner aux entreprises d'un aspect aventureux. Une énergique impulsion fut nécessaire pour déterminer sa coopération en faveur des lignes ferrées, alors que l'avenir, qui a si largement rémunéré son concours, paraissait très-problématique. Ce fut néanmoins un service précieux que rendit M. de Rothschild; car les œuvres qu'il consentit à patroner ne pouvaient guères, dans l'état du crédit privé, être exécutées sans lui. Celles mêmes des maisons de banque, dont les noms figurent à côté du sien en tête du cahier des charges du chemin de Saint-Germain, ne se seraient probablement pas lancées toutes seules dans l'affaire. La plupart des banquiers de Paris ne sont venus se mêler à ces opérations que lorsqu'il y a eu des primes à recueillir. Les chemins de fer ne furent-ils pas longtemps frappés

dans le monde financier d'une défaveur telle, que les agens de change dédaignaient d'en négocier les titres[1]?

Quand M. de Rothschild engageait des capitaux dans cette création et un peu plus tard dans quelques entreprises du même genre, ce n'est pas qu'il se posât en homme d'initiative; ce serait pourtant une erreur de ne voir en lui qu'un spéculateur heureux, ou qu'un banquier ordinaire. Il est le type le plus complet en même temps que le plus élevé du financier, tel que le comprend la première moitié de ce siècle. Or, le rôle du financier de notre temps consiste à juger les initiatives qui se produisent pour aider celles qui paraissent recéler un germe fécond. En faisant valoir ses capitaux de cette manière, on donne l'élan au développement des ressources d'un pays. Une telle tâche exige entre autres qualités, avec la justesse de l'esprit, de la hardiesse sans témérité, de la prudence sans pusillanimité. Qu'il soit bien difficile ou même impossible à un seul homme de réunir en une exacte proportion toutes les conditions nécessaires, c'est évident. C'est pour cela sans doute qu'une institution encore récente mais fameuse dès ses premiers pas, et mêlée de près à plusieurs grandes affaires de chemins de fer, n'avait pas cru pouvoir mieux expliquer sa mission qu'en se présentant comme destinée à réaliser l'idéal du financier dans ses rapports avec l'industrie[2]. Il suffirait tou-

1. Il est juste de consigner ici qu'un banquier célèbre, trop mêlé, pour son repos, à la politique du temps, mais dont le caractère est toujours resté honorable, M. Jacques Laffitte, se souvint dans les dernières années de sa vie qu'à une autre époque il avait été le patron des idées neuves, et qu'il fut un des premiers à prendre intérêt à des études de chemins de fer.

2. V. les rapports annuels présentés par le conseil d'administration du *Crédit mobilier*. — V. aussi une belle étude publiée sur cette insti-

tefois à M. de Rothschild, après avoir puissamment concouru à organiser le crédit des États sur le continent européen, — quoique ce soit au grand avantage de sa maison, et quoique les procédés mis en pratique soient loin de pouvoir être regardés comme le dernier mot de la science du crédit, — il lui suffirait, disons-nous, d'avoir été le patron de nos premiers chemins de fer, pour occuper une place éminente dans l'histoire financière du XIX<sup>e</sup> siècle.

Quant à M. Pereire, sa part est toute différente. Il n'avait pas les capitaux ; il avait l'idée, il avait la conviction et, si l'on veut, ce quelque chose qu'on appelle le feu sacré. Les caractères singuliers de son esprit commencèrent de se révéler, dès qu'une première opération lui eut ouvert la scène. Homme de ressort et d'élan avant tout, M. Émile Pereire n'agit néanmoins jamais comme s'il croyait que dans une entreprise l'homme puisse plier à son gré les éléments existants, qu'il puisse tout créer, en un mot tout devoir à lui-même. Il s'applique au contraire et avec une rare sagacité à découvrir et à combiner les éléments fournis par les circonstances.

Si M. É. Pereire est d'une extrême habileté à concevoir les données positives d'une affaire, il les conçoit surtout par les côtés les plus larges, par ceux qui captivent l'imagination. Suivez-le dans la série des opérations auxquelles il a été mêlé : lorsqu'une entreprise n'a pas une portée qui la fasse sortir du cercle des œuvres purement privées, qui la rehausse jusqu'à la sphère des intérêts généraux, elle le laisse froid et indifférent. M. É. Pereire regarde l'horizon des affaires plutôt en homme

tution dans la *Revue des Deux-Mondes*, année 1856, par M. Eugène Forcade.

public qu'en entrepreneur de simples exploitations industrielles, quelque vastes qu'elles soient. Cette disposition innée chez lui peut seule rendre raison de ses conceptions, et nous pourrions ajouter aussi dans certains cas de ses mécomptes. Soit qu'il possède effectivement à un degré moindre les qualités d'un directeur d'industrie que celles d'un organisateur, soit que dans le rapide courant d'applications nombreuses, il n'ait pas le temps de les exercer, M. É. Pereire ne semble préoccupé que très-secondairement du désir de tirer d'une affaire pour les capitaux qui s'y sont engagés à sa suite, tous les avantages qu'elle comporterait. Il a d'une part trop de libéralité dans le caractère, et d'autre part il aime trop à méditer sur des opérations toujours nouvelles, pour prendre aisément goût aux fastidieux détails de services compliqués. En outre, tourmenté du désir de voir achevé tout ce qu'il entreprend, il veut aller trop vite dans l'exécution. Or, on sait combien, au delà de certaines limites, le temps s'escompte à un taux énorme. Où M. É. Pereire a excellé jusqu'ici, c'est à combiner les premiers ressorts d'une affaire de manière à ce qu'elle puisse se présenter avantageusement, non-seulement aux regards de la masse du public, mais encore à ceux des hommes compétents ; où il a excellé jusqu'ici, c'est à communiquer tout de suite aux capitaux et son ardeur et sa confiance. Toute affaire dont il s'occupe part et jaillit comme un feu d'artifice, sauf à s'affaisser bientôt, pour se relever ensuite, mais toujours soutenue sur la mer orageuse de la spéculation par les intérêts très-sérieux qui en forment l'objet. En dernière analyse les qualités si éminentes qui distinguent M. É. Pereire s'appropriaient singulièrement aux exigences du mouvement industriel contemporain. Dans l'ordre des applications spéciales dont nous nous occupons ici, il a

montré dès l'origine une décision entraînante parce que sa pensée avait deviné les triomphes que l'avenir réservait aux chemins de fer. S'il n'avait su agir comme stimulant, il est telle activité qui serait restée distraite ou engourdie. Les traces de son action demeurent donc attachées aux premières lignes vraiment saillantes, établies dans notre pays.

M. É. Pereire a eu, il faut le reconnaître, la main fort heureuse dans la création du chemin de fer de Paris à Saint-Germain. Et de plus, il a trouvé là le point de départ d'autres opérations suivies de succès. La concession de la première ligne une fois obtenue, les travaux avaient été poussés avec tant de vigueur que la construction ne dura pas tout à fait deux années, laps de temps fort court à une époque où le personnel employé ne pouvait être rompu à ce genre d'applications. L'ouverture eut lieu le 26 août 1837. Les travaux avaient été habilement conduits par M. Eugène Flachat, aidé par MM. Stéphane Flachat et Clapeyron.

Ce chemin qui partait à Paris de la place de l'Europe, et qui n'a été poussé que plus tard jusqu'au quartier Saint-Lazare, dont il a transformé l'aspect, n'allait pas d'abord jusqu'à Saint-Germain. Il s'arrêtait aux bords de la Seine, en face du Pecq. Sa longueur était alors de 19 kilomètres. L'application du système atmosphérique a permis d'escalader le coteau abrupt sur lequel est bâtie la ville de Saint-Germain. La voie atmosphérique commence, non pas au Pecq, mais environ à un demi-kilomètre en deçà, au bois du Vésinet. L'inauguration de cette voie additionnelle date du 14 avril 1847. La longueur totale de la ligne se trouvait portée par suite de ce prolongement à 21 kilomètres, dont 2.500 mètres pour la voie atmosphérique. Celle-ci présente une différence

de niveau de 51 mètres sur une longueur de 1,950 mètres, ce qui donne 26 millimètres de pente environ par mètre. Ce chiffre devait paraître énorme, surtout à cette époque où l'on s'effrayait des moindres pentes sur les chemins de fer ordinaires, par exemple un peu plus tard d'une pente de 8 millimètres par mètre sur le chemin d'Orléans au-dessus d'Étampes. L'ingénieur en chef de la compagnie de Saint-Germain, M. Eugène Flachat, a présidé à la construction du chemin atmosphérique comme à celle des machines destinées à opérer le vide. C'est le système dit irlandais, celui de MM. Clegg et Samuda, qu'on a suivi. On sait que d'après ce système, la raréfaction de l'air, produite par des machines dans un tube longitudinal régnant sur toute la longueur de la voie, détermine l'avancement d'un piston sur l'une des faces duquel agit la pression atmosphérique. Ce piston qui chemine sur le tube est relié avec le premier wagon disposé à cet effet, et il l'entraîne avec une vitesse dépendant à la fois du degré de perfection du vide opéré dans le tube et du poids à remorquer[1].

Le même mode devait d'abord être appliqué à partir de Chatou; la voie, les machines, les tubes, tout était prêt; on y a renoncé au dernier moment. On n'a cru utile d'employer ce procédé que pour franchir la rampe de Saint-Germain. Il semble, en effet, démontré par l'expérience,

1. On trouve une intéressante description des appareils établis à Saint-Germain, dans l'ouvrage intitulé : *Publication industrielle des machines, outils et appareils*, par M. Armengaud aîné, tome VI, p. 143 de la troisième édition. — Le mécanisme construit pour le compte de la compagnie de Saint-Germain, représente une force de 400 chevaux-vapeur. Les machines sont sorties des anciens ateliers de M. Halette, à Arras. Chaque piston pneumatique aspire 2 mètres cubes d'air par seconde. Le tube, sur la pente du plateau de Saint-Germain, a 63 centimètres de diamètre.

conformément à l'opinion émise par un juge très-compétent, M. Eug. Flachat, que le système atmosphérique n'est pas susceptible d'être appliqué avec avantage, dans les conditions du moins où il se trouve aujourd'hui, ailleurs que sur les plans inclinés [1]. Aussi l'application de ce coûteux et ingénieux système n'a-t-elle pris de développement nulle part, pas plus en Angleterre qu'en France. Disons que sur le prolongement atmosphérique du Vésinet à Saint-Germain, les trains marchent à une vitesse égale à celle des trains remorqués par des locomotives dans les conditions ordinaires, c'est-à-dire à une vitesse de 35 à 70 kilomètres par heure. A la descente, ils sont abandonnés à eux-mêmes, emportés par leur propre poids.

Le cahier des charges de la compagnie de Saint-Germain a en général servi de type pour la formation des sociétés ultérieures, mais avec des modifications que le temps et l'expérience n'ont fait qu'étendre. On doit même noter dans les statuts de la compagnie de Saint-Germain une clause essentielle que l'autorité cessa désormais d'admettre : je veux parler de l'attribution d'actions d'industrie aux fondateurs. Sur 20,000 actions de 500 francs l'une, les concessionnaires en avaient eu 2,000 sous le titre de coupons de fondation, donnant droit à un quart des bénifices. Ce mode de rémunération, sur lequel nous nous sommes déjà expliqué à l'occasion de la concession du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, n'avait en soi rien d'absolument illégitime, d'autant plus que les coupons de fondation ne venaient au partage des bénéfices dans la compagnie de Saint-Germain, qu'après que les

1. V. *Traité élémentaire des chemins de fer*, par M. Perdonnet, t. II, p. 459 et suivantes. L'ouvrage contient une note de M. Flachat sur l'utilité des chemins de fer atmosphériques.

actionnaires avaient reçu un intérêt de 5 pour 100 de leurs capitaux. Le système qui laisse en dehors la question de rétribution et qui établit pour tous les associés d'une affaire, en ne tenant compte que de leur apport, des conditions analogues, est néanmoins plus rationnel et plus équitable, sauf bien entendu à récompenser autrement, s'il y a lieu, les services rendus par les fondateurs.

Une autre entreprise qui appartient à la même catégorie que le chemin du Pecq, celle d'une ligne ferrée de Paris à Versailles, semblait appelée à une destinée tout aussi brillante. Par malheur, on eut l'idée d'établir ici deux chemins, l'un partant de la rive droite de la Seine, et l'autre de la rive gauche. Les deux lignes furent autorisées par une loi du 9 juillet 1836, rendue pendant qu'on travaillait encore au chemin de Paris à Saint-Germain.

Cette combinaison a eu les suites les plus fâcheuses pour la cause des chemins de fer en général. Le sort de la compagnie de la rive gauche a été durant de longues années un véritable épouvantail pour les capitalistes, qui n'osaient plus aborder des opérations du même genre. A qui faut-il imputer la faute de cette double concession? Elle vient moins peut-être de la lutte des deux compagnies qui se disputaient le chemin, — et qui avaient à leur tête, l'une, celle de la rive droite, M. É. Pereire appuyé sur M. de Rothschild, l'autre MM. Fould, — que de la rivalité même des localités. Les trois arrondissements parisiens de la rive gauche réclamaient un embarcadère que la rive droite ne voulait pas céder, et qui était en effet mieux placé dans le voisinage des quartiers les plus actifs de la capitale. A Versailles, les deux quartiers de Notre-Dame et de Saint-Louis, qui se considèrent pour ainsi dire, comme deux villes distinctes, luttaient

l'un contre l'autre avec une ardeur plus vive encore. Le gouvernement, c'est une justice à lui rendre, n'avait pas pris l'initiative d'un double *railway;* le projet de loi ne parlait que d'un seul chemin. La combinaison des deux routes fut introduite à la Chambre des députés sur la proposition d'une commission dont M. de Salvandy se trouva rapporteur. « Nous avons cru au succès des deux entreprises rivales, » disait M. de Salvandy, juge sincère et désintéressé, mais peu compétent dans une pareille affaire [1]. Le tort principal revient donc à la commission chargée d'élaborer le projet; le gouvernement a eu à se reprocher de n'avoir pas su réagir contre les obsessions et repousser un amendement périlleux [2].

Commencées en 1836, les deux lignes de Paris à Versailles furent livrées à la circulation, celle de la rive droite en 1839 (2 août), et celle de la rive gauche en 1840 (10 septembre). On pouvait dire et on peut dire encore, sans paraître viser au paradoxe, que le véritable chemin de Paris à Versailles n'existe point. Celui de la rive droite est trop long; on ne comprendrait plus aujourd'hui un tracé qui s'en irait toucher Asnières et franchir les hauteurs de Courbevoie pour gagner Saint-Cloud et Versailles. Plus direct, il est vrai, le chemin de la rive gauche a un autre tort, celui d'aboutir à Paris sur un

1. *Moniteur* du 8 juin, rapport de M. de Salvandy à la Chambre des députés. — *Moniteur* du 29 juin, rapport de M. Rogniat à la Chambre des pairs.

2. On sait que l'État a été obligé de prêter 5 millions pour l'achèvement des travaux de la compagnie de la rive gauche (loi du 1er août 1839). Au moment où cette ligne a été acquise par la compagnie de l'Ouest, la dette envers le trésor montait, avec les intérêts, à plus de 7 millions. — Les rapports présentés, l'un par M. Cochin, à la Chambre des députés, et l'autre par M. Gautier, à la Chambre des pairs, au sujet de la loi du 1er août 1839, se trouvent au *Moniteur* des 29 juin et 23 juillet.

point trop isolé, surtout pour un chemin de plaisance. D'une façon ou d'une autre, le trajet se trouve arbitrairement allongé pour les promeneurs [1].

Considérons maintenant les résultats économiques qu'a donnés le groupe des trois chemins construits autour de Paris pour l'agrément des Parisiens et pour celui des voyageurs qui viennent visiter la capitale de tous les points de la France et même du monde. Avant tout il faut savoir ce que ces chemins ont coûté. Comme les frais de premier établissement sont loin d'être connus au moment de l'ouverture des lignes, nous relevons ces frais à deux époques, d'abord quatre années après l'inauguration du service, puis à la fin de la période que nous embrassons du regard dans cette partie de nos études et qui s'étend jusqu'à la révolution du 24 février. On comprendra toutefois, que tous nos calculs doivent s'arrêter au 31 décembre 1847, afin de ne pas déborder sur un exercice à peine ouvert.

Ces termes pour le chemin de Paris au Pecq, nous reportent d'abord à l'année 1841. A quel chiffre s'élevaient alors les dépenses de premier établissement? Les documents officiels en fixent la somme totale au 31 décembre de cette année-là à 13,843,000 francs pour 19 kilomètres, c'est-à-dire à 728,000 francs par kilomètre. Les frais se sont singulièrement grossis jusqu'à la fin de 1847, puisqu'ils forment alors un total de 22,199,000 francs; n'oublions pas que le prolongement atmosphérique qui portait à 21 kilomètres la longueur de la ligne, avait été construit dans l'intervalle. Le prix par kilomètre revenait donc en 1847 à 1,057,000 francs. Le chemin atmosphérique avait exigé à lui seul une somme d'environ

1. M. E. Flachat avait dirigé la construction du chemin de la rive droite, et M. Bergeron celle du chemin de la rive gauche.

6 millions et demi, c'est-à-dire pour 2 kilomètres et demi, 2,600,000 francs par kilomètre. L'État avait alloué à la compagnie pour cette expérimentation une subvention de 1,790,500 francs, et la ville de Saint-Germain, une autre de 200,000 francs [1].

Le même calcul pour le chemin de Paris à Versailles (rive droite) doit s'établir à la fin de l'année 1843. La longueur de la ligne, à partir d'Asnières bien entendu, où s'embranchait le nouveau chemin, est aussi de 19 kilomètres. Comme les dépenses montaient à 16,380,000 francs, c'était 862,000 francs par kilomètre, c'est-à-dire 134,000 francs de plus que sur le chemin de Saint-Germain. A la fin de l'année 1847, le chiffre ne se trouvait avoir varié que de 8,000 francs par kilomètre et de moins de 160,000 francs pour le total. Sur la rive gauche ces frais sont plus considérables. Au terme des quatre premières années, en 1845, ils arrivent, pour 17 kilomètres seulement, à 16,394,000 francs, ce qui donne 964,000 francs par kilomètre, chiffres qui s'élèvent trois ans plus tard, au 31 décembre 1847, le premier à 16,748,000 francs et le second par suite à 985,000 francs. Ainsi avant la construction du prolongement atmosphérique, c'est sur le chemin de fer de Saint-Germain que les frais de premier établissement semblent le moins élevés; mais, en revanche, c'est sur cette ligne qu'ils montent le plus haut après cette coûteuse addition.

1. A la fin de l'année 1847, il avait été dépensé 1,350,000 francs sur la subvention de l'État. Le crédit, pour l'essai du système atmosphérique, avait été ouvert par une loi du 5 août 1844, sur le rapport d'Arago à la Chambre des députés (*Moniteur* du 18 juillet), et du marquis de Laplace à la Chambre des pairs (*Moniteur* du 31 juillet). — Notons que les indemnités et acquisitions de terrains pour l'établissement du *railway* de Saint-Germain, avaient absorbé 1 million 971 mille francs, sans parler de l'entrée dans Paris, qui avait exigé 3 millions 573,000 francs.

Quoique ces chiffres soient énormes, ils sont de beaucoup inférieurs à ceux qu'offre le bilan des chemins d'agrément rayonnant autour de la capitale de la Grande-Bretagne. Sur le chemin de Londres à Blackwall, dont la longueur était de 6 kilomètres, le prix de revient, calculé en 1843[1], montait à 5,370,000 francs par kilomètre, et sur le chemin de Londres à Greenwich, d'une égale étendue, ce prix était de 4,270,000 francs. Il serait superflu d'ajouter que ce sont là des chiffres exceptionnels qui ne peuvent entrer en parallèle qu'avec des chiffres concernant des lignes analogues, et qui ne sauraient donner lieu à aucune induction économique d'une portée générale.

Arrivons aux résultats de l'exploitation des chemins des environs de Paris, c'est-à-dire aux recettes et dépenses et au produit net de ces entreprises. Pour le chemin de Saint-Germain, nous trouvons que de l'année 1841 à la fin de l'année 1847, — période durant laquelle les trois chemins sont en pleine exploitation, — la recette totale, en y comprenant la redevance des compagnies de Rouen et de Versailles pour l'usage du tronc commun jusqu'à Colombes pour l'une et jusqu'à Asnières pour l'autre, a varié de 1,407,000 francs à 2,098,000 fr., ce qui revient à 74,000 francs au moins et à 104,000 fr. au plus par kilomètre. L'année 1842 est celle qui donne les plus faibles résultats; on se ressent même ici du contrecoup de la terrible catastrophe arrivée le 8 mai sur le chemin de Versailles (rive gauche), qui avait épouvanté un certain nombre de promeneurs. En 1844, commence un essor marqué; il était dû à l'affluence des visiteurs étran-

1. V. un opuscule que nous aurons à citer plus loin quand nous parlerons de l'économie des grandes exploitations en Angleterre, intitulé *Railway reform*, 1843.

gers que l'exposition nationale des produits de l'industrie, avait attirés à Paris; mais cet essor ne fit que se développer durant les années suivantes. La prolongation de la route au moyen du système atmosphérique jusque sur le plateau de Saint-Germain, devait nécessairement contribuer un peu plus tard à accroître le chiffre des recettes.

Quant à la dépense faite par la compagnie, il n'y avait pas la même raison pour qu'elle éprouvât d'abord des oscillations sensibles. Elle flotte entre 579,000 et 700,000 francs jusqu'en 1847 où les frais de la ligne atmosphérique la font monter à 833,000 francs, c'est-à-dire à 41,000 francs par kilomètre. Le produit net, calculé en négligeant les fractions de 1,000 francs comme nous le faisons dans tous ces comptes, descend au plus bas à 41,000 francs par kilomètre, et monte au plus haut à 73,000 francs. Le rapport de la dépense à la recette ressort au minimum à 32 pour 100, et au maximum à 43 pour 100. Enfin, le produit du capital de premier établissement ne tombe pas au-dessous de 5 fr. 50 cent. pour 100, et s'élève jusqu'à 9 francs (8 fr. 99 cent.).

Sur le chemin de Versailles (rive droite), la recette totale ne se ressent de fluctuations bien visibles qu'en 1842; elle oscille toujours entre 1,400,000 francs et 1,500,000 francs, c'est-à-dire, par kilomètre entre 60,000 et 64,000 francs. La dépense arrive au plus à 986,000 francs, et au moins à 767,000 francs, c'est-à-dire à 42,000 et à 33,000 francs par kilomètre. Le rapport de la dépense à la recette est moins favorable que sur la ligne de Saint-Germain, puisqu'il monte jusqu'à 69 pour 100 et ne descend point au-dessous de 52, laissant seulement 2 fr. 24 cent. à 3 fr. 54 cent. pour 100, comme produit du capital de premier établissement.

Ce produit, pour le chemin de la rive gauche, tombe fort au-dessous de ces chiffres-là. En 1842, année de la catastrophe du 8 mai, il n'est que de 43 cent. pour 100 francs. C'est en 1844 qu'il s'élève le plus, et il n'est encore que de 1 fr. 84 cent. Le rapport de la dépense à la recette arrive jusqu'à 92 pour 100, et ne faiblit point au-dessous de 66. Ce n'est pas que la recette kilométrique soit notablement inférieure à celle qu'on obtient sur le chemin de la rive droite, mais la situation résultant des dépenses de premier établissement et les conditions de l'exploitation sont beaucoup plus onéreuses[1].

En dernière analyse, des trois chemins d'agrément rayonnant autour de Paris, celui de Saint-Germain est le seul qui ait joui d'une prospérité réelle, prospérité presque toujours croissante, jusqu'au moment de la ces-

1. Le transport des personnes a offert, sur le chemin de fer de Paris à Saint-Germain, une particularité assez remarquable. Durant les deux premières années de l'exploitation, en 1838 et 1839, le nombre des voyageurs transportés a dépassé le chiffre de 1 million. Il était de 1 million 109 mille dans la première de ces deux années, notamment. Le nombre des voyageurs des stations intermédiaires était relativement très-faible : on le trouve de 155 mille en 1838, puis il monte à 290 mille l'année suivante. A partir de ce moment, nous voyons le nombre des voyageurs de Saint-Germain diminuer sensiblement d'année en année et tomber au-dessous du chiffre de 500 mille en 1844, en 1845 et en 1846 ; tandis que le nombre des voyageurs des stations suit une échelle diamétralement opposée, et dépasse le chiffre de 700 mille pour les années 1845 et 1846. De telle sorte que le nombre des voyageurs ayant pris le chemin de fer se trouve à peu près le même en 1846 qu'en 1838. L'évolution opérée, durant cette période, entre le chiffre des voyageurs parcourant toute la ligne et celui des voyageurs s'arrêtant aux stations, tient à deux causes : la première, c'est qu'au début tout Paris avait voulu juger par ses yeux d'un mode de transport si nouveau ; la seconde c'est que telles et telles stations, mais surtout celle d'Asnières, étaient devenues un but très-général de promenade et un lieu de fêtes. Ce ne fut qu'un peu plus tard que le parcours de toute la ligne reprit une progression ascendante.

sion au groupe des chemins de l'Ouest. Les actions de la compagnie de Saint-Germain, émises à 500 francs, puis coupées en deux, avaient, si nous ne nous trompons, plus que triplé de valeur.

Les trois lignes, envisagées au point de vue de la destinée générale des chemins de fer, n'étaient que de simples échantillons. Leur principale utilité consistait, comme on l'a vu, à mettre les opérations de ce genre sous les yeux du public français, et à inaugurer chez nous l'application du nouveau système pour le transport des personnes. Mais de tels essais, exécutés aux portes d'une aussi populeuse métropole que la capitale de la France, ne pouvaient guère servir à résoudre la question de savoir si l'exploitation commerciale des chemins de fer sur une grande échelle, serait ou non rémunératoire dans notre pays, c'est-à-dire si elle donnerait aux capitalistes un intérêt raisonnable de leurs fonds. Il en était de même, à plus forte raison, des petites lignes toutes locales, autorisées sur divers points du territoire, et que nous avons mentionnées au début de la lutte parlementaire de 1837. Les entreprises qui parvinrent à se faire jour à la fin de la session de cette même année, après le rejet des grandes lignes, n'imprimèrent point à l'action un caractère plus décisif. Il ne s'agissait, comme on se le rappelle, que des lignes de Mulhouse à Thann, de Bordeaux à La Teste, d'Épinac au canal du Centre, d'Alais à Beaucaire et aux mines de la Grand'Combe. L'ère des exploitations vraiment utiles à la circulation des hommes et des marchandises n'était pas encore ouverte ; mais les concessions des chemins d'agrément formaient en quelque sorte une étape d'où nous allons pouvoir arriver bientôt aux grandes exploitations, sauf à attendre encore longtemps avant de nous lancer résolûment dans cette nouvelle arène.

## CHAPITRE III

**Les entreprises de grande circulation industrielle et commerciale. — Système des compagnies des chemins de Paris à Orléans et de Paris à la mer. — Faux calculs et mécomptes. — Individualités marquantes. — Idées économiques mises en pratique. — Effets produits.**

Après que le réseau si vaste projeté par le gouvernement eut été repoussé par la Chambre des députés en 1838, deux concessions importantes faites à l'industrie privée nous amènent à la phase des créations ayant un caractère tout nouveau, un caractère vraiment industriel et commercial, créations préparées par les chemins de la Loire et par les lignes des environs de la capitale, mais dont la portée dans l'ordre économique était infiniment plus haute. Ces deux concessions furent celles de Paris à la mer et de Paris à Orléans[1]. Ce sont bien là les plus saillantes de toutes les lignes autorisées antérieurement à la loi de 1842, et qui ont été mentionnées dans le cours de cet ouvrage, soit qu'elles eussent été accordées à l'industrie particulière comme celles de Strasbourg à Bâle et de Lille à Dunkerque, soit qu'elles dussent être exécutées pour le compte de l'État comme celles de Montpellier à Nîmes, de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique[2].

La science économique ne saurait considérer sans intérêt le début de ces applications nouvelles ; elle peut tirer plus d'un enseignement des succès obtenus et des mé-

1. Lois des 6 et 7 juillet 1838. — V. au *Moniteur* des 7 juin et 4 juillet, et des 15 juin et 5 juillet, les rapports présentés aux Chambres législatives et cités p. 244, en note.

2. V. plus haut, p. 249.

comptes essuyés. L'une de ces deux entreprises qu'on pouvait alors à juste titre qualifier de grandes, doit cependant de préférence attirer les regards, soit à cause des conséquences qu'elle a eues sur le développement de nos voies ferrées, soit à cause des circonstances qui ont marqué l'exécution de l'œuvre; nous voulons parler du chemin de Paris à Orléans. L'autre ligne commerciale, celle de Paris à la mer par Rouen, fut promptement abandonnée par la compagnie concessionnaire, réduite à entrer en liquidation. L'autorisation accordée ensuite à une seconde société est postérieure de deux ans à la concession du chemin d'Orléans. Outre son antériorité, outre la résistance victorieuse qu'il sut opposer à la tourmente où périt la première compagnie normande, le chemin d'Orléans avait d'autant plus d'importance, qu'on prévoyait déjà qu'il deviendrait le support de puissants rameaux et le véritable tronc de toutes les lignes de la France centrale. Il convient dès lors d'entrer dans quelques détails sur les épreuves traversées par cette entreprise, sauf à parler ensuite, mais plus sommairement, de l'autre opération.

Le chemin de Paris à Orléans est une des voies auxquelles on avait le plus anciennement songé. Dès l'année 1830, des compagnies privées en avaient fait étudier le tracé. Ce fut aussi l'un des premiers dont le gouvernement ait fait dresser les projets à l'aide du crédit de 500,000 francs, ouvert par la loi du 27 juin 1833. Les études sur lesquelles le conseil général des ponts et chaussées eut en définitive à se prononcer, avaient été faites dans trois directions différentes : l'une par Versailles et Rambouillet, l'autre par La Ferté-Aleps et Rouvres qui s'éloignait peu de la route royale existante; la troisième par la vallée de l'Essonne. On reconnut

d'abord que le tracé passant par Versailles, et allongeant la route de 16 kilomètres, ne satisfaisait qu'imparfaitement aux conditions essentielles d'un chemin de fer entre Paris et Orléans, dont la principale condition était d'être aussi rapide que possible. Des deux autres projets qui restaient en présence et qui avaient été très-vivement débattus dans les enquêtes préliminaires, ce fut celui qui touchait La Ferté-Aleps et Rouvres, projet rédigé aux frais de l'État par M. Defontaine, ingénieur des ponts et chaussées, qui obtint la préférence. Il ne prévalut cependant qu'après avoir été soumis, sur les instantes réclamations des localités, à une nouvelle enquête, et après avoir subi une modification importante qui réduisit la distance de 4 kilomètres et fit passer le chemin par Étampes.

Ardemment disputée par diverses compagnies, la ligne d'Orléans fut accordée directement par la loi même qui autorisait la construction à un soumissionnaire appuyé sur de puissantes maisons de banque, M. Casimir Lecomte [1], dont le nom figure encore dans les livres de la compagnie d'Orléans pour une pension annuelle de 12,000 francs. La maison Rothschild avait ouvert à M. Lecomte un crédit de 2 millions de francs, et plusieurs banquiers parmi lesquels MM. Pillet-Will, G. Odier et Bartholony frères, s'étaient engagés à fournir un fonds de 21,500,000 francs.

Concédé d'abord sans aucune aide de la part de l'État, et avec des conditions accessoires très-dures, telles que la construction d'embranchements sur Pithiviers et sur Ar-

1. M. Casimir Lecomte était un des administrateurs des Messageries de la rue Notre-Dame-des-Victoires. La pension qu'il reçoit est le résultat d'arrangements ultérieurs intervenus lorsque le concessionnaire se retira de l'opération.

pajon, ce chemin éprouva à ses débuts des embarras provenant de la méfiance générale qui s'attachait aux voies ferrées, comme aussi de fausses mesures prises pour la négociation des titres. Peut-être eût-il essuyé en 1839 le sort de la ligne de Rouen, s'il ne s'était trouvé dans la compagnie concessionnaire, et bientôt à la tête du conseil d'administration, modifié par suite de démissions volontaires, un homme d'une activité rare et d'une grande résolution, dont les convictions étaient dès longtemps acquises à l'avenir des voies ferrées, M. François Bartholony. On peut dire de lui qu'il sut soutenir le poids des jours difficiles et préparer les moyens de faire face aux nécessités présentes et futures. Un nouvel échec, arrivant à côté de celui de la compagnie normande, eût produit un effet moral désastreux pour la cause des chemins de fer et pour celle de l'industrie privée. Il fallait à tout prix l'éviter, il fallait à tout prix triompher des obstacles actuels et conquérir de nouvelles conditions de sécurité. Ces résultats furent obtenus. Par son action décisive sur la destinée du chemin d'Orléans, par son rôle dans d'autres entreprises, et surtout dans certaines phases critiques de ces entreprises, M. Bartholony doit être placé au rang des fondateurs de l'industrie des chemins de fer dans notre pays; à ce titre, nous devons examiner la nature et la portée des services qu'il a rendus, comme nous l'avons fait pour M. de Rothschild et pour M. Émile Pereire.

Que les hommes qui ont eu un rôle proéminent dans la création de nos voies ferrées, et même beaucoup de ceux qui n'ont eu qu'un rôle secondaire, soient enclins à s'exagérer la part qui leur revient, c'est possible; c'est même inévitable. On en verra plus d'une preuve dans la suite. Certains financiers, fort peu justes d'ailleurs les uns

envers les autres, ont semblé parfois dans leurs querelles s'attribuer presque l'honneur d'avoir créé le ciel et la terre. Quelque regrettables que soient de pareils écarts qui rentrent essentiellement dans l'histoire économique des voies ferrées, ils ne sauraient dispenser de reconnaître les vrais services rendus; ils obligent au contraire davantage à distinguer les hommes qui ont montré des qualités sérieuses et fécondes, de ces esprits remuants et stériles dont l'arène a été remplie.

Cela dit, soyons juste et impartial envers M. F. Bartholony, comme nous croyons l'avoir été envers les autres promoteurs des entreprises de chemins de fer. M. Bartholony est un genevois qui s'était lancé d'abord dans les affaires de banque en débutant dans une maison de Paris en un rang fort modeste. Aprèsdes spéculations heureuses, il se retira de cette carrière à l'âge où l'on y entre ordinairement. Lié avec le fondateur du chemin de Saint-Étienne à Andrezieux, M. Beaunier, nous l'avons vu dès le début de ce livre, songer en même temps que ce dernier aux moyens d'introduire en France le système de locomotion dont les districts houillers de l'Angleterre offraient seuls encore des exemples; nous l'avons vu s'associer aux premières études faites sur le projet d'un *railway* de Paris au Hâvre. Il faisait partie d'une des sociétés qui soumissionnèrent en 1827 le chemin de Saint-Étienne à Lyon, en concurrence avec MM. Séguin. En 1833, il présentait au gouvernement une proposition pour un chemin de Paris à Saint-Denis, et puis une autre plus tard pour une ligne plus étendue dans la même direction. Esprit porté aux larges combinaisons dans les affaires, qu'il saisit tout d'abord par leurs grands côtés, M. Bartholony s'est également montré dans les détails profondément habile à déterminer

les conditions du succès. Il a cette qualité précieuse, qu'après être entré dans une entreprise avec conviction, il y reste avec persévérance. Quant à l'exploitation, ne lui demandez pas de l'entendre d'une façon libérale. Autant il y a dans ses conceptions des vues qui les lient aux intérêts généraux, autant son action dans les mouvements quotidiens de l'exploitation devient âpre et exigeante. Rempli, du reste, de prévoyance comme administrateur, M. F. Bartholony a fait ses preuves sous le rapport du soin qu'il prend des capitaux associés à l'exécution de ses projets. Il défend pied à pied leurs intérêts. Ce n'est pas dans sa bouche qu'on pourrait placer ce propos dédaigneux d'une comédie contemporaine, « les affaires, c'est l'argent des autres. » S'il est vrai que les actionnaires composent une nation pusillanime et moutonnière, prêtant singulièrement au sarcasme, et que trop souvent certains entrepreneurs d'industrie tendent à se jouer de leurs vœux, jamais une telle tendance ne pourra être reprochée à M. Bartholony. Rien de plus propre que sa méthode à inspirer confiance aux capitaux.

Après avoir, à l'origine, sauvé le chemin d'Orléans d'un échec, M. F. Bartholony l'a agrandi dans des proportions considérables. C'est lui qui avait eu la pensée de l'agrégation des lignes d'Orléans, de Nantes, de Bordeaux et du Centre, si bien indiquée par les circonstances. La formation des grands faisceaux a été trop diversement appréciée pour qu'il nous soit permis de passer ici, du moment que nous avons ce fait à mentionner, sans y arrêter nos regards. Or, si l'on veut s'en faire une idée juste, on doit considérer de telles réunions à deux points de vue, à celui des intérêts actuels et à celui des exigences de l'avenir.

Sous le premier rapport, ces réunions, lorsqu'elles sont suggérées par le voisinage et par la réciprocité des services, sont éminemment favorables, non-seulement aux compagnies qu'elles concernent et à qui elles permettent de réaliser d'utiles économies, mais encore et surtout aux intérêts généraux du pays. Au lieu de petites individualités vivant péniblement et ne pouvant guère procéder à des essais utiles dès qu'ils sont coûteux, il vaut infiniment mieux des sociétés puissantes, en mesure de compenser des pertes essuyées sur tel ou tel point isolé par des bénéfices obtenus sur d'autres, et de marcher résolument dans la carrière des améliorations. Supposez que des compagnies de cette dernière espèce aient de leurs intérêts une idée assez fausse pour reculer devant des études, devant des perfectionnements reconnus nécessaires : le gouvernement peut toujours les y pousser hardiment sans avoir à s'arrêter devant leur impuissance.

Sous le second rapport, c'est-à-dire au point de vue de l'avenir, l'avantage devient encore plus grand. Quel est ici, en effet, l'intérêt manifeste du public? N'est-ce pas que le monopole concédé s'accorde de plus en plus avec les exigences du progrès social? Or, la concentration des lignes favorise le perfectionnement du régime de l'exploitation, parce qu'elle accroît les forces en les groupant et qu'elle conduit dans les différentes branches du service à l'adoption de règles uniformes. Autre avantage : de pareilles combinaisons rendent plus facile l'exercice du rôle supérieur réservé à l'État ; elles rendent plus facile ce qu'on peut appeler, — nous ne craignons point de prononcer ce mot, car il ne préjuge en rien la conséquence des expérimentations actuelles, — ce qu'on peut appeler, disons-nous, le gouvernement du réseau national envisagé dans son ensemble.

L'idée de composer ainsi des unités fortes était donc en elle-même une idée juste et féconde dont il n'est pas étonnant qu'on ait depuis développé l'application. Peut-être M. Bartholony n'en aperçut-il pas tous les côtés dès le premier moment; il avait nettement vu, du moins, que les compagnies devraient infailliblement tirer de la fusion opérée de nouveaux moyens de force intrinsèque, de nouveaux éléments de succès pour l'exploitation commerciale de leur privilége. C'est bien assez pour que son initiative, qui aboutit si vite à la formation d'un groupe important, mérite d'être spécialemeut accusée.

Durant la longue lutte dont nous avons vu se dérouler les péripéties, M. Bartholony avait été le champion opiniâtre et clairvoyant du système de l'exécution par l'industrie privée. Telle est l'idée fondamentale exprimée dans ses publications, idée qu'il a défendue à travers les phases diverses qu'ont traversées les compagnies. On peut dire, en un mot, que M. Bartholony a été l'antagoniste déclaré des vues de M. Legrand. Il combat sans paix ni trève les tendances de l'ancien directeur général des ponts et chaussées. Il se plaint sans cesse des dispositions de l'administration supérieure, et parfois il l'attaque avec une extrême dureté de langage. On l'entend dire sous des formes multiples que la loi de 1842, qui devait mettre fin à une rivalité déplorable entre les compagnies et les ponts et chaussées, n'avait en définitive abouti qu'à une déception amère, et que l'esprit de rivalité s'était traduit par des tracasseries incessantes dans les actes de l'administration qui prétendait toujours arriver à son but, et cela malgré la loi. La politique suivie, même après 1842, à l'égard de l'industrie privée, politique qu'il qualifie ironiquement *d'erreur fatale, étrange*, lui semble en dernière analyse avoir fait

beaucoup de mal et surtout empêché beaucoup de bien.

Distinguons pourtant. M. Bartholony ne se borne pas à réclamer l'exécution par l'industrie privée, il voudrait au fond décliner toute dépendance des compagnies vis-à-vis de l'État dans l'exploitation même. Le moindre frein l'inquiète et l'exaspère. On ne saurait croire, par exemple, quelles accusations provoqua de sa part le projet de loi sur la police des chemins de fer, dont les Chambres avaient été saisies en 1844. Sans doute, et déjà nous l'avons dit[1], ce projet tombait dans quelques minuties réglementaires; mais était-ce là une raison pour l'appeler, en toutes lettres, *une œuvre de jalousie et de colère?* N'était-ce pas dépasser toutes les bornes que de le comparer à la fameuse loi surnommée sous la restauration la *loi d'amour*[2]? En réalité, les principes de la science économique repoussent toutes ces prétentions à l'indépendance absolue.

Quand il s'agit de l'exploitation d'un chemin de fer, c'est-à-dire de l'usage qu'une compagnie privilégiée fait du monopole que la loi lui confère, c'est-à-dire encore de la manière dont elle remplit ses obligations envers le public, il est impossible que le gouvernement n'intervienne pas, il est impossible qu'il ne s'applique pas à protéger dans une lutte inégale les intérêts qui auraient à se plaindre de procédés abusifs. La construction des chemins de fer nécessitait impérieusement l'octroi d'un monopole; c'est incontestable, le droit des compagnies est des plus légitimes et des plus respectables; mais l'existence du monopole n'implique pas moins impérieusement la nécessité de la surveillance. Comment M. Bar-

1. V. plus haut, p. 321, en note.
2. V. la brochure intitulée *Résultats économiques*, p. 7.

tholony, qui s'est fait une si juste idée des services que l'industrie pouvait rendre dans l'exécution des travaux, qui a su de si bonne heure exalter le principe d'association en pareille matière, et en démontrer ensuite la fécondité par des preuves éclatantes, n'a-t-il jamais reconnu exactement les droits et les devoirs respectifs que l'exploitation crée à l'État et aux compagnies? C'est que probablement dans l'ardeur de la lutte il s'était trop épris de sa pensée; c'est qu'il n'avait compris la liberté des mouvements de l'industrie privée dans les mille détails du service qu'avec l'omnipotence des compagnies. A dire vrai, il tenait sous ce rapport une des extrémités de la chaîne dont M. Legrand tenait l'autre. La vérité était à moitié route.

L'accord et, si l'on veut, le frottement des prérogatives de l'État avec le privilége concédé forme, nous le reconnaissons, une des parties les plus délicates de l'économie politique appliquée aux chemins de fer, une de celles dont il était le plus difficile de formuler dès l'abord les vrais principes. Aujourd'hui, le dernier mot de la science sur ce point est loin d'avoir été dit. Les observations qui se rapportent à cet ordre d'idées passeront plus loin sous nos yeux. Seulement, on ne saurait le déclarer trop tôt, la surveillance de l'État n'implique nullement l'antagonisme dont M. Bartholony signalait les périls. C'était là une confusion visible. Mais ce qui n'était pas moins évident, c'est que dans la période d'exécution des chemins de fer, quand les compagnies luttaient contre tant d'obstacles, elles avaient besoin d'aide et non d'entraves. L'esprit d'association, après avoir été longtemps comprimé ou méconnu, avait droit à quelque protection et à quelque encouragement. Ces idées-là qui auraient gagné sans doute à répudier tout alliage ayant une apparence d'in-

vectives, avaient été du moins nettement formulées par le président du conseil de la compagnie d'Orléans.

Comme moyen d'aider les compagnies, M. Bartholony a constamment préconisé le système de la garantie d'un minimum d'intérêt. On sait quelle était la répugnance de l'administration pour cette combinaison. Il y avait là une nouvelle cause de dissidence; mais sur ce terrain le publiciste financier eut constamment la raison de son côté. Les faits ont justifié ses prévisions. Il n'avait pas eu seulement à défendre ce mode d'intervention d'une manière spéculative, il avait longtemps lutté pour en obtenir l'application au régime de la compagnie dont il était le chef. Dès le lendemain de la concession obtenue, cette compagnie s'était trouvée en face de faits imprévus. Il avait été démontré que les devis primitifs de la dépense devaient être doublés. Ce n'était plus 20 ou 25 millions que réclamait l'exécution de la ligne, comme on l'avait cru, c'était au moins cinquante. Il avait été reconnu en outre que l'obligation d'établir des embranchements sur Pithiviers et sur Arpajon, obligation ajoutée par la Chambre des députés, et quelques clauses du cahier des charges créaient une situation intolérable. On s'était abusé de part et d'autre soit en imposant, soit en acceptant des charges exagérées. Voilà ce qui était clair désormais pour tous les yeux.

Savez-vous où conduisit la rigueur des clauses de la concession? Elle conduisit à la résiliation du contrat; car c'était bien la résiliation, au moins conditionnelle du contrat, que prononçait la loi du 1er août 1839, quand elle accordait à la compagnie la faculté de renoncer à la construction du chemin d'Orléans au delà de Juvisy et de s'en tenir par conséquent au chemin de Corbeil. Extrémité fâcheuse qu'expliquent la position du monde finan-

cier à ce moment-là, et le profond discrédit où étaient tombées les entreprises de chemins de fer ! Toutefois il faut le dire à l'honneur des hommes qui administraient la compagnie d'Orléans, ils ne virent dans la faculté accordée qu'un expédient de situation, un atermoiement qui leur laissait le temps d'obtenir les satisfactions nécessaires. M. Bartholony n'abandonna pas un instant l'idée de conduire à sa fin l'entreprise commencée.

Telle était la situation dans laquelle la compagnie vint solliciter, entre autres mesures de soulagement, la garantie d'un minimum d'intérêt pour rappeler la confiance détruite par une panique inopinée. Mais en face d'une résistance invincible, la compagnie avait été obligée de se départir de sa demande et d'accepter, au lieu de la garantie, un mode moins simple, plus onéreux pour l'État, quoique moins utile à l'opération, celui de la prise d'actions jusqu'à concurrence des deux-cinquièmes du fonds social. Heureusement ce mode embrouillé échoua auprès de la chambre élective. La commission formée pour l'examen du projet fut frappée par les raisons que M. Bartholony, au nom de la compagnie d'Orléans, avait été admis à présenter.

Le rapporteur, M. Gustave de Beaumont, comprit à merveille le mécanisme de la garantie d'intérêt, et il sut l'exposer à l'assemblée de manière à rallier la majorité des suffrages pour une innovation si utile et si combattue. Il lui fallut cependant procéder à une analyse minutieuse de toutes les conséquences que pouvait avoir la mesure. M. Gustave de Beaumont s'acquitta de cette tâche avec beaucoup d'art et de bon sens. « Au fond, dit-il en forme de conclusion, votre commission est convaincue qu'en garantissant à la compagnie d'Orléans un minimum d'intérêt de 3 pour 100, plus 1 pour 100 d'amortissement.

l'État, par le fait, ne s'engage à rien. Que fait donc le gouvernement dans cette circonstance? Il prête à une grande et utile entreprise l'appui moral de son concours; il croit que cette entreprise mérite la confiance, et il le proclame hautement en se portant caution. Il encourage ainsi, par son exemple, les capitaux timides. Et que l'on y prenne bien garde, il n'agirait pas ainsi pour donner crédit à une affaire mauvaise ou douteuse; si, à ses yeux, l'entreprise était seulement douteuse, il ne la garantirait pas : il la garantit parce qu'il la juge bonne. »

Cependant les préjugés que les répugnances persistantes de l'administration avaient contribué à répandre ou à entretenir étaient si vifs, que le rapporteur dut exprimer au nom de la majorité de la commission dont il ne partageait pas du reste les appréhensions sur ce point, qu'il s'agissait d'autoriser un fait isolé, exceptionnel, et non de consacrer un principe. Les termes mêmes qu'il dut employer au nom de la majorité peuvent seuls rendre compte de la disposition des esprits : « *La majorité de votre commission* ne s'est point dissimulé les dangers que pourrait avoir pour l'État ce mode d'assistance, s'il était généralisé, et on méconnaîtrait entièrement sa pensée, si on supposait qu'en adoptant ce moyen de concours pour la compagnie d'Orléans, elle a entendu proposer un mode d'assistance applicable à toutes les entreprises industrielles qui imploreraient le crédit de l'État. Elle a été animée d'un sentiment absolument contraire. Si on devait tirer cette conséquence de sa proposition, elle la retirerait aussitôt; car, toute convaincue qu'elle est de l'absence totale de mauvaises chances pour l'État garantissant la compagnie du chemin d'Orléans, elle regarderait comme grave un précédent qui pourrait conduire l'État à des engagements beaucoup plus incertains. Elle sait combien

serait dangereux un pareil système, s'il devait couvrir de son égide toutes les entreprises bien ou mal conçues, et engager ainsi indéfiniment la responsabilité de l'État. Mais *la majorité de votre commission* répète que ce n'est point un principe qu'elle établit. La garantie d'intérêt qu'elle vous propose pour le chemin d'Orléans n'est que l'appréciation d'un fait : elle ne saurait donc avoir les conséquences d'un système[1]. »

Malgré toutes les résistances, le principe de la garantie triomphait enfin; la compagnie d'Orléans eut gain de cause. On n'est que juste en faisant à M. Bartholony une grande part dans le succès obtenu en cette circonstance. Quoique l'exemple ne se soit pas renouvelé sous le gouvernement de 1830, c'était là un précédent utile qui porta ses fruits.

Une autre condition plus nécessaire encore pour le succès de l'industrie privée, condition que M. Bartholony avait résolûment soutenue dans ses brochures, ne fut pas non plus admise sans peine. Il s'agit de l'intérêt à payer aux actionnaires pendant la durée des travaux. Si on attend les résultats de l'exploitation pour servir l'intérêt, on se prive de l'aide des petits capitaux, incapables de sacrifier leurs revenus pendant plusieurs années consécutives. Les actions de chemins de fer n'auraient dès lors convenu qu'aux riches capitalistes, qui, l'eussent-ils voulu, n'auraient pu suffire seuls à l'accomplissement de l'œuvre. Dans la discussion de la loi, il avait été admis qu'on compterait parmi les dépenses de l'entreprise l'intérêt payé aux actionnaires pendant toute la durée des travaux pour le montant des versements opérés par eux. Mais

1. *Moniteur* du 4 juin 1840. — Le rapport sur ce même projet fut présenté à la Chambre des pairs par M. Ch. Dupin. *Moniteur* du 4 juillet.

lorsqu'il fut saisi plus tard de l'examen des statuts, le conseil d'État se prononça contre cette clause. Le conseil des ministres crut devoir passer outre, sur l'insistance de la compagnie, consacrant ainsi une règle sans laquelle la formation de la plupart des grandes entreprises d'utilité publique aurait été impossible [1].

Par suite des dispositions de la nouvelle loi, l'État garantissait à la compagnie d'Orléans un minimum d'intérêt de 4 pour 100 pour un capital de quarante millions pendant 46 ans et 324 jours, à dater du moment où le chemin serait livré à la circulation sur toute son étendue, à la condition que la compagnie consacrerait annuellement 1 pour 100 à l'amortissement de son capital [2]. Le cahier des charges annexé à la concession primitive recevait, en outre, des modifications essentielles : la durée de cette concession était portée de 70 ans à 99 ans; les embranchements de Pithiviers et d'Arpajon étaient supprimés; on accordait certaines facilités relativement aux pentes et aux courbes. Ce n'est pas tout : on élevait les tarifs, et le gouvernement abandonnait la clause relative à la révision de ces tarifs tous les 15 ans, ainsi que celle qui limitait à 10 pour 100 le bénéfice de la compagnie.

Voilà à quel prix on rachetait l'erreur économique

1. Il est bon de rappeler que ce fut en 1839 et en 1840 que le gouvernement fut le plus favorablement disposé pour l'industrie privée. On était encore sous le coup des manifestations parlementaires de 1838. Dans la discussion même du projet dont nous venons de parler et qui devint la loi du 15 juillet 1840, on vit M. Thiers lui-même se départir un moment, comme président du conseil des ministres, de la préférence qu'il avait toujours montrée pour le système de l'exécution par l'État et auquel nous l'avons vu payer encore un large tribut en 1842.

2. Ce terme qui paraît singulier de 46 ans 324 jours s'explique par ce calcul qu'il est strictement nécessaire pour qu'on rembourse un capital de 40 millions, à raison de 1 pour 100 d'amortissement par année.

commise en 1838, et qui avait abouti à mettre la société concessionnaire dans l'impossibilité d'accomplir sa tâche. Sans doute les mesures nouvelles, jugées dans leur ensemble, étaient bonnes puisqu'elles allaient permettre à l'opération languissante de se raviver et d'arriver à son terme. Le rapporteur de la loi à la Chambre des pairs, M. Ch. Dupin, avait pu dire : « C'est avec une vive satisfaction que nous voyons adoucies ou supprimées les conditions draconiennes devant lesquelles avait reculé l'esprit d'association. » Cependant on devait regretter certaines dispositions, notamment celle qui concernait l'élévation des tarifs ; on pouvait croire que si, en 1838, le gouvernement avait su tempérer les exigences, il n'eût pas été nécessaire, pour assurer le succès, d'aller aussi loin qu'il fut obligé d'aller en 1840. Plus on s'était montré rigoureux, et plus il fallait maintenant se montrer facile. Triste condition de la vie des peuples : quand on dépasse la mesure en un sens, on n'est pas seulement réduit à réparer son erreur, on court gros risque de tomber dans un extrême opposé. Il semble que la vérité lésée dans ses droits veut prélever un intérêt usuraire.

Le concours moral de l'État résultant de la garantie, voilà ce qui, en permettant à la compagnie d'Orléans d'employer ses capitaux avec sécurité, devait relever autour d'elle les courages abattus. En fait, l'opération reprit promptement vigueur. Les travaux dirigés par M. Jullien, avec une habileté dont cet ingénieur a donné depuis lors tant de preuves, marchèrent vite malgré des difficultés imprévues provenant, sur plusieurs points, de la nature singulière du sol[1]. La compagnie qui s'était mise à

1. Nommons les autres ingénieurs, MM. Clarke, Delerue, Thoyot et Mourlhon, qui prêtèrent un excellent concours.

l'œuvre dès le principe avec résolution, avait dépensé, avant même d'avoir obtenu de l'État les mesures de soulagement sollicitées, une somme de 13 millions 317 mille francs (cautionnement compris). Aussi le chemin put-il être livré au public jusqu'à Corbeil (31 kilomètres), dès le 20 septembre 1840. L'embranchement dirigé sur Corbeil se détache de la grande artère à Juvisy, d'où la distance à parcourir jusqu'à Orléans est encore de 102 kilomètres. L'inauguration de la ligne principale, d'une longueur totale de 132 kilomètres 687 mètres, eut lieu le 5 mai 1843[1].

C'était là une grande fête pour la science, pour l'industrie, une fête qui ouvrait à l'imagination des perspectives immenses. Aussi fit-elle une impression profonde sur tous ceux qui en furent témoins. Je n'y assistai point, mais je me rappelle encore la vive émotion d'un de mes amis d'enfance, dont l'humeur était d'habitude froide et reposée. Cette fête, disait-il avec enthousiasme, à son retour d'Orléans, marquerait dans sa vie; elle laisserait une trace durable dans ses souvenirs. Il voyait déjà un chemin de fer pénétrer jusqu'au cœur de notre province de Bretagne que nous avions naguère quittée ensemble. Hélas! pourquoi n'a-t-il pas vécu assez longtemps pour venir avec nous à cette inauguration d'une ligne bien

1. Le chemin de Paris à Orléans est à son point de départ, au boulevard de l'Hôpital, à 35 mètres 65 centimètres au-dessus du niveau moyen de la mer au Hâvre. A Corbeil, il est à 40 mètres, et le tracé jusqu'à cette ville n'offre nulle part une pente supérieure à 2 millimètres 1/2 par mètre. Sur la ligne principale, la pente atteint 8 millimètres au delà d'Étampes. Arrivé sur le plateau de la Beauce, le chemin se trouve à son maximum d'élévation; il est à 145 mètres 81 centimètres au-dessus du niveau de la mer, et à 110 mètres 16 centimètres au-dessus de Paris. De là jusqu'à Orléans, il va en descendant, et perd 28 mètres 21 centimètres.

autrement étendue que celle d'Orléans, et qui a mis la capitale de la vieille Armorique en communication avec Paris ! Mais l'ouverture du chemin d'Orléans avait tiré de sa date même un caractère plus solennel encore.

Les dépenses de premier établissement s'élevaient, à la fin de l'année 1843, pour la ligne principale et l'embranchement, à un chiffre total de 49 millions 921 mille francs, c'est-à-dire à 375 mille francs par kilomètre.

Au 31 décembre 1847, la même dépense montait à 58 millions 86 mille francs, et la dépense kilométrique à 436 mille francs [1]. Les recettes avaient suivi une progression ascendante très-marquée. Pour les huit mois de 1843, elles avaient été de 4 millions 263 mille francs; l'année suivante, elles arrivent à 6 millions 901 mille francs, et dans l'année 1847, terminant la première période quinquennale, elles montent à 10 millions 843 mille francs. Le produit net s'était élevé ainsi à 48 mille francs par kilomètre. Durant cette même période de temps, on trouve que le rapport de la dépense à la recette, est au minimum de 38 pour 100 et au maximum de 46 pour 100. Le produit du capital de premier établissement, qui n'avait pas même atteint 2 pour 100 tant que le chemin n'était ouvert que jusqu'à Corbeil, monta à plus de 6 pour 100 en 1843, dès que la grande ligne fut livrée à la circulation. Puis nous le voyons dépasser d'abord 8 et ensuite 10 pour 100, pour arriver à 11 fr. 06 c. en 1847 [2].

1. Les terrains qui avaient été coûteusement achetés figuraient dans le total, au commencement de l'année 1847, pour 8 millions 44 mille francs.

2. Disons que, depuis 1847 jusqu'à l'époque de la fusion opérée en 1852, et dont il sera question plus loin, le produit du capital de premier établissement, après être tombé à 8 fr. 53 c. pour 100 en 1848,

Au point de vue économique, la situation était donc des plus satisfaisantes. Ceux des détenteurs d'actions qui avaient eu foi dans l'avenir, furent amplement récompensés. Mais le découragement avait été si profond chez beaucoup de gens, que les titres de la compagnie avaient perdu pendant quelque temps jusqu'à 20 pour 100 de leur valeur d'émission. Le succès fut une réponse éclatante à ceux qui prétendaient encore que les longues lignes, les lignes commerciales étaient inexécutables en France. Aussi un des ministres du dernier règne disait-il avec justesse, dans une occasion solennelle, au président du conseil d'administration de la compagnie : « Vous avez prouvé la possibilité des chemins de fer comme on a prouvé le mouvement, en marchant. »

Les règlements de la société du chemin de fer d'Orléans offrent, depuis 1845, une particularité qu'il nous paraît convenable de signaler. Les employés sont admis à participer aux bénéfices nets en une certaine proportion après que les actionnaires ont reçu un dividende important. Juste dans son principe, cette mesure n'a pas été maintenue sans peine contre les réclamations de certains actionnaires qui ne voyaient là qu'une diminution de leurs revenus. Une équitable rémunération des services rendus, la création d'un lien plus intime rattachant à une entreprise chacun de ses agents, n'ont jamais préjudicié cependant au résultat final d'une opération. La disposition dont il s'agit est de celles qu'il importe sans aucun doute de maintenir sous un contrôle sévère, et dont la forme, subordonnée aux circonstances, ne peut rien avoir d'absolu ; mais à ces conditions, elle peut être à la

avait dépassé 10 pour 100 durant les deux années suivantes, et s'était élevé à près de 12 pour 100 en 1851 (11 fr. 88 c.).

fois un excellent calcul et une mesure de justice. Qu'aucune autre compagnie de chemin de fer n'ait fait application d'un pareil procédé, qui répond si bien aux aspirations de notre temps, on pourrait s'en étonner, si on ne savait pas que les calculs superficiels sont ceux qui frappent le plus en pareil cas les parties intéressées [1].

L'ouverture du chemin de fer de Paris à Rouen avait eu lieu le 9 mai 1843, c'est-à-dire à peu près en même temps que celle du chemin d'Orléans. La ligne qui compte, à partir de Colombes où elle s'embranche sur le chemin de Saint-Germain, 128 kilomètres et 137 à partir de Paris, était fort différente de celle qu'avait dû construire la compagnie du chemin de Paris à la mer, constituée en 1838 au capital de 90 millions, et contrainte dès l'année suivante, de solliciter la résiliation de ses engagements. Le tracé par la vallée de la Seine avait

1. Voici quels sont depuis plusieurs années les termes de cette combinaison : les actionnaires prélèvent quarante francs par action, soit douze millions sur les produits nets, amortissement déduit, c'est-à-dire 8 pour 100, avant toute participation des employés. Au delà de 40 francs et jusqu'à un revenu de 70 francs par action, la part des employés est de 15 pour 100 ; mais le prélèvement à effectuer sur les produits nets excédant 70 francs est réduit à 10 pour 100, et à 5 sur la partie de ce revenu qui dépasserait 80 francs. Cette échelle fait décroître l'importance relative de la participation des employés au delà d'un certain chiffre ; ce qui est fort juste, car on serait arrivé sans cela à un prélèvement tout à fait exorbitant.

Puisque nous parlons des mesures prises par la compagnie d'Orléans en faveur de ses employés, nous ne devons pas omettre de mentionner les fondations dues à l'active et intelligente direction de M. Polonceau, pour faciliter la vie matérielle par une ingénieuse application du principe d'association. On ne saurait trop recommander aux compagnies qui comptent un personnel nombreux, l'étude et l'imitation des procédés suivis. Sans doute des œuvres pareilles exigent que ceux qui en prennent l'initiative se donnent un peu de peine ; mais c'est ainsi seulement qu'on remplit son devoir envers la société. C'est ainsi que peuvent le mieux se légitimer les situations influentes.

été substitué en 1840 au tracé primitif par les plateaux, quoique ce dernier eût été jusque-là l'objet des préférences réitérées du gouvernement. Ainsi dans un projet de loi présenté en 1835 à la Chambre des députés, cette direction se trouvait déjà indiquée. Mais la commission nommée par la Chambre exprima l'avis qu'avant de statuer sur la question, il convenait d'attendre que les études commencées dans la vallée de la Seine fussent finies, et qu'il fût possible de comparer en pleine connaissance de cause les avantages et les inconvénients de l'un et de l'autre tracé. Trois ans plus tard, en 1838, quand les deux directions pouvaient être comparativement appréciées, le choix du gouvernement s'était encore prononcé en faveur des plateaux[1]. Sur le parcours de Paris à Rouen, le chemin devait être relié par des embranchements aux villes de Louviers et d'Elbeuf[2]. Au delà de Rouen, il se bifurquait sur le Havre et sur Dieppe, gagnant ainsi la mer à deux points différents. L'œuvre, comme on voit, était grandement traitée, trop grandement même, surtout avec les conditions imposées, qui réduisirent si vite la compagnie concessionnaire à l'impuissance.

La seconde concession faite par la loi du 15 juillet 1840[3] ne parlait plus que de la seule ligne de Paris

1. V. page 163.

2. Le chemin devait prendre par Pontoise, Gisors et Charleval. On avait tenu beaucoup à ce que la première de ces villes fût desservie par un chemin de fer. Pontoise avait des amis puissants. Quand elle eut perdu l'espérance de voir passer chez elle la ligne de Rouen, elle se rejeta sur la ligne du Nord, et elle obtint que cette dernière fît, pour s'approcher de ses murs, le long détour qu'on s'occupe d'éviter aujourd'hui.

3. V. les rapports de M. Garnier-Pagès et de M. de Laplace. — *Moniteur* des 11 juin et 8 juillet 1840.

au chef-lieu de la Seine-Inférieure. L'État venait en aide à la compagnie au moyen d'un prêt de 14 millions, remboursable par trentièmes et productif d'un intérêt de 3 pour 100; ce prêt ne devait s'effectuer qu'après la réalisation et l'emploi d'une somme de 36 millions. La compagnie qui s'était engagée à terminer le chemin dans un délai de cinq années avait devancé ce terme de plus de deux ans, grâce à l'activité de son ingénieur en chef, M. Locke. Cette rapidité d'exécution était d'autant plus méritoire que la ligne comportait de nombreux ouvrages d'art et notamment la construction de cinq ponts sur la Seine, et le percement de quatre tunnels d'une longueur totale de 5 kilomètres 226 mètres [1].

A la fin de l'année 1843, les dépenses de premier établissement montaient à un total de 45,971,000 francs, c'est-à-dire à 359,000 francs par kilomètre; mais beaucoup de travaux restaient à terminer. Aussi le total s'était-il élevé, au 31 décembre 1847, à 64,876,000 francs, ce qui donnait 495,000 francs par kilomètre [2]. La recette en 1843 avait fourni 3,424,000 francs; elle monta successivement dans les années suivantes, d'abord à 6, puis à 7, et enfin en 1847 à 10 millions de francs, laissant cette année-ci un produit net de 5,818,000 francs, ou de 42,000 francs par kilomètre. Le rapport de la dépense à la recette, durant la première période quinquennale, se

1. Le tunnel de Rolleboise compte à lui seul 2 kilomètres 625 mètres. Ce fut pendant longtemps le plus long qui existât en France. Mais on a ouvert depuis le tunnel de Blaisy, sur la ligne de Paris à Lyon, dont la longueur est de 4 kilomètres 100 mètres, et celui de la Nerthe ou du Pas-des-Lanciers, sur le chemin d'Avignon à Marseille, qui compte 4 kilomètres 620 mètres de long.

2. Au 31 décembre 1852, les dépenses de premier établissement arrivaient à 526,000 francs par kilomètre (67 millions pour 128 kilomètres).

trouve un peu plus faible que sur la ligne d'Orléans : il varie entre un minimum de 31 pour 100 et un maximum de 43 pour 100 ; cependant le produit du capital de premier établissement reste au-dessous du chiffre atteint par la compagnie d'Orléans. Le maximun qui fut obtenu en 1847, était de 8 fr. 51 cent. pour 100 au lieu de 11 fr. 06 cent.

A dater de l'inauguration des deux lignes de Paris à Orléans, et de Paris à Rouen, un nouvel horizon semble s'ouvrir pour les chemins de fer en France. On sort de la phase des projets purement spéculatifs pour entrer dans celle des opérations vraiment industrielles et commerciales. Les chemins de fer commencent à devenir un important engin de circulation. On peut juger dès lors qu'ils vont largement compter dans le bilan des forces productives du pays. On sait quel concours d'efforts il avait fallu pour en arriver là; on sait ce que la science économique appliquée aux voies ferrées devait aux études des publicistes et à l'initiative de quelques hommes d'action. En relatant les services rendus à un titre quelconque, dans le champ de la pratique, nous aurions pu multiplier aisément les citations individuelles. Nous avons déjà expliqué les raisons qui commandaient de restreindre le nombre de toutes les mentions de ce genre. Outre les noms cités, il en est pourtant quelques autres qui ne sauraient être passés sous silence, mais que nous retrouverons plus naturellement dans l'ère de l'expansion générale des chemins de fer. Ce n'est qu'à propos de faits précis et saillants qu'il est permis, au milieu des forces si diverses dont le concours a profité aux chemins de fer, de s'arrêter aux individualités.

## CHAPITRE IV

**Sur l'esprit économique que révèlent les concessions postérieures à la loi de 1842. — Procédés suivis. — Entraînements de 1844 et 1845. — Crise de 1846 et 1847. — Ses caractères et ses effets au point de vue économique et moral.**

En se reportant au moment où l'arène s'ouvrait aux réalisations avec la loi du 11 juin 1842, on éprouve le besoin de récapituler ce qui avait été fait directement par l'État pour les chemins de fer. Voici les principales mesures : le trésor avait donné environ 800,000 francs pour les études préliminaires; il avait prêté à cinq compagnies des sommes montant en bloc à 41,600,000 francs, et garanti à la compagnie du chemin d'Orléans les intérêts, à raison de 4 pour 100, d'un capital de 40 millions; enfin le gouvernement avait exécuté, moyennant un crédit de 24 millions, les deux chemins de Lille et de Valenciennes à la frontière belge, et celui de Montpellier à Nîmes. Ce ne sont là, ainsi que les concessions laissées entièrement à la charge de l'industrie particulière, que des faits isolés. Maintenant que le principe du concours de l'État venait d'être écrit dans la législation, maintenant que la forme et l'étendue de ce concours avaient été précisées, l'intervention allait pouvoir devenir plus hardie et revêtir un aspect systématique.

On se mit d'abord en mouvement avec l'intention de rester fidèle aux conditions spécifiées par la nouvelle loi. Il fallut cependant bientôt les mitiger dans la pratique, notamment, comme on le sait, en ce qui regarde le concours financier des départements et des communes. Le chef de l'administration des ponts et chaussées, M. Legrand, qui avait obtenu une large satisfaction en conservant sous

sa main les travaux d'art et les terrassements, se montra, il faut lui rendre cette justice, tout disposé à remplir sa tâche avec beaucoup de résolution et d'activité. Les difficultés dont se plaignirent encore les compagnies ne concernaient plus l'essence même du système. Les ingénieurs des ponts et chaussées déployèrent dans l'exécution des travaux un talent et une énergie au-dessus de tout éloge. Si l'on eut quelque chose à regretter, ce furent seulement certaines constructions trop splendides.

En 1843, sur les lignes de Paris à Lille, d'Orléans à Tours et d'Orléans à Vierzon, l'administration prend possession des terrains. Le chemin de Marseille à Avignon, dernier anneau de la longue chaîne de Paris à Marseille, où plutôt du Havre à Marseille, et dont certaines parties ne doivent être attaquées que beaucoup plus tard, est concédé à une compagnie avec une subvention de 32 millions. Subvention à forfait donnée par l'État, toute la dépense restant ensuite à la charge de la compagnie, voilà en deux mots quel fut le mode mis en pratique. C'était une déviation des règles tracées par la loi de 1842, ou du moins c'était une bien prompte application de l'amendement de M. Duvergier de Hauranne, taxé d'abord d'inutile, et qui en ce moment avait pour effet d'empêcher que la mesure adoptée ne fût ouvertement en contradiction avec les termes récemment votés. L'achèvement de cette ligne d'Avignon à Marseille appartient à une autre phase de nos études, ainsi que les transformations si intéressantes pour la science économique que subit la concession. Notons seulement que le projet qui prévalut entre plusieurs autres, en 1843, était dû à MM. Paulin Talabot et Didion[1]. Ce fut la seule concession faite cette année-là.

1. Ce chemin a exigé des ouvrages vraiment gigantesques; aussi a-t-il coûté, d'après les relevés officiels de 1851, pour 125 kilomètres,

En 1844, extrême fécondité. Les actes législatifs embrassent la plupart des lignes classées en 1842. Cinq lois, qui portent toutes la date du 26 juillet, fixent le tracé de plusieurs chemins d'une extrême importance. Ce sont les lignes d'Orléans à Bordeaux; de Tours à Nantes par Saumur, Angers et Ancenis; du Centre dans deux directions, l'une de Vierzon sur Châteauroux et Limoges, l'autre de Bourges sur Clermont-Ferrand, et enfin trois prolongements du chemin du Nord, aboutissant le premier à Dunkerque, le second à Calais, et le troisième qui devint l'objet d'une concession isolée, à Boulogne-sur-Mer. Ce sont encore les lignes de Paris à Lyon par les vallées de la Seine, de l'Yonne, de l'Armançon et de la Saône, et de Montereau à Troyes. Une sixième loi, ayant aussi la même date, vint compléter le réseau, en ajoutant au cadre de 1842 le chemin de Paris à Rennes. Le sort d'une autre grande artère, dirigée dans un sens tout à fait opposé, celle qui va de Paris à Strasbourg, était réglé par une loi du 2 août. A cette dernière ligne, on soudait des embranchements sur Reims et sur Metz [1].

De fortes sommes sont affectées aux différentes lignes: 88 millions 700 mille francs à la ligne de Paris à Strasbourg, 71 millions à la ligne de Paris à Lyon, 54 millions à la ligne d'Orléans à Bordeaux, 28 millions 800 mille francs à celle de Tours à Nantes, 15 millions aux

la somme énorme d'à peu près 86 millions, ou 714,000 francs par kilomètre. — (Loi du 24 juillet 1843, — rapports de MM. Vivien et Daru, *Moniteur* des 18 juin et 19 juillet).

1. Les rapporteurs de ces lois furent, à la Chambre des députés: MM. Dufaure, Lanyer, Bineau, de La Tournelle, de Salvandy et Ch. Dupin; à la Chambre des pairs : MM. Rossi, Persil, Pernetty, Daru, Teste, d'Audiffret, de Gabriac. V. *Moniteur* des mois de juin et juillet.

chemins de Calais et de Dunkerque, 13 millions à celui de Paris à Rennes, 20 millions 800 mille francs au chemin du Centre. Au même moment, des crédits supplémentaires sont ouverts pour des travaux anciennement commencés sur quelques autres routes, sans parler de 1 million 790 mille francs alloués à la compagnie de Saint-Germain pour le chemin atmosphérique. De plus, on met en adjudication la ligne d'Amiens à Boulogne, on concède le chemin de Paris à Sceaux, et on livre à l'industrie privée l'exploitation de la ligne de Montpellier à Nîmes, construite par l'État [1]. Enfin, on vote des crédits extraordinaires pour subvenir aux frais de surveillance sur les chemins de Paris à Rouen et d'Avignon à Marseille.

Toutes les concessions de l'année 1844 eurent lieu par voie d'adjudication publique; nous pouvons dire toutes, quoiqu'il faille excepter les deux kilomètres et demi pour l'essai du système atmosphérique sur la ligne de Saint-Germain, et le petit chemin de Paris à Sceaux, établi spécialement pour un essai d'un autre genre, celui des wagons à trains articulés de M. Arnoux. Le rabais portait dans les adjudications sur la durée de la concession, hormis dans l'adjudication pour l'exploitation du chemin de Montpellier à Nîmes, où le rabais s'appliquait à la redevance payable à l'État. Si l'on écarte la ligne d'Amiens à Boulogne, qui obtint une concession séculaire, on peut dire que toutes les concessions sont à

1. L'exécution de ce dernier chemin a eu lieu sous la direction de M. Didion, ingénieur d'un mérite éminent. Entre autres combinaisons grandes et ingénieuses qu'on lui doit, citons le magnifique viaduc établi près de Nîmes. Un remblai eût été aussi coûteux et il eût disgracieusement borné l'horizon aux portes de la ville, au lieu de former une œuvre d'art qui ne jure pas avec les monuments antiques dont le chef-lieu du département du Gard conserve de si beaux restes.

courte échéance. Quarante ans sont accordés au chemin du Centre avec son double prolongement; vingt-sept ans au chemin d'Orléans à Bordeaux, vingt-sept ans seulement! terme souscrit par les concessionnaires au-dessous du maximum fixé par le gouvernement et qui était de quarante et un ans. N'oublions pas ces deux caractères du système mis alors en pratique : adjudication avec concurrence, concessions à courts termes. Il va falloir relever tout à l'heure, dans l'intérêt de la science économique, les conséquences des faux calculs qui servirent ainsi pour la formation des compagnies.

Ces mesures si nombreuses, ces additions si importantes, ces crédits si considérables, mais surtout cette tendance à peser sur les sociétés privées et à attiser le feu de la concurrence, témoignent déjà en 1844 d'un mouvement qui ne se maîtrise guère. L'année suivante, le débordement est complet. On venait de passer des années dans la torpeur, et l'on va s'abandonner tout à coup à de fiévreux élans. Les compagnies surgissent de tous les côtés, prêtes dans le premier moment à se disputer les concessions; puis, par suite d'arrangements occultes, prêtes à vendre leur silence à des compagnies rivales. La formation de sociétés qui ne visent qu'à prélever une dîme sur les adjudications projetées devient une sorte d'industrie.

La plupart des grandes lignes dont les tracés avaient été adoptés l'année précédente, et qui n'avaient pas été concédées, furent mises en adjudication en 1845. La ligne du Nord qui forme avec ses annexes un réseau si compacte, cette ligne contre laquelle la passion politique s'était acharnée avec tant de ténacité, en 1837 et en 1838, et qu'on avait dû ajourner encore, pour des questions de tracé, en 1843 et en 1844, était enfin adjugée à une com-

pagnie puissante. La concession comprenait, outre la ligne principale, les embranchements de Lille sur Calais et de Fampoux sur Hazebrouck. Le chemin de Creil à Saint-Quentin, qui dépend si naturellement du même groupe, était cependant l'objet d'une adjudication distincte. On procéda à d'autres adjudications pour le chemin de Paris à Strasbourg avec ses divers embranchements, pour celui de Tours à Nantes, qui devait avoir à lutter sur tout son parcours avec la navigation de la Loire, pour celui de Paris à Lyon dont le tracé avait été si ardemment débattu par les localités, enfin pour celui de Lyon à Avignon [1]. Les nombreuses péripéties qui attendent cette dernière route nous obligent à rappeler qu'elle avait été mise dès longtemps, dans divers documents législatifs, au premier rang des voies de communication les plus importantes de la France, à raison des rapports commerciaux existants entre les deux villes de Lyon et de Marseille [2]. Dans le cours de cette même

1. V. lois du 15, du 16 et du 19 juillet 1845. — MM. Muret de Bort, Dufaure et Gillon, et MM. Rouillé de Fontaine, Bérenger (de la Drôme) et de Fezensac, rapporteurs. — *Moniteur* du 11 mai, des 1er et 17 juin, du 20 juin et des 9 et 15 juillet.

2. Un document daté de 1837, par exemple, s'était appliqué à démontrer que les deux voies qui établissaient une communication entre le chef-lieu des Bouches-du-Rhône et celui du Rhône, *étaient loin d'offrir au commerce la sécurité, l'économie et la célérité désirables.* On signalait dans ce document les difficultés nombreuses et les dangers que présente la navigation du Rhône, ainsi que les inconvénients de la route de terre : « Les bateaux qui remontent le fleuve, disait-on, emploient de trente à trente-cinq jours, et quelquefois beaucoup plus, pour franchir la distance de Beaucaire à Lyon; en outre, à raison du peu de profondeur du fleuve, en plusieurs points, dans le temps de l'étiage, les bateaux ne peuvent marcher qu'avec de faibles charges; enfin, la navigation est interrompue dans les hautes eaux et dans les mauvais temps. De là résultent, dans l'arrivage des marchandises qui se transportent par la voie fluviale, des interruptions, des lenteurs, et

année, on autorisa sur la ligne de Rouen au Havre concédée en 1842, des embranchements vers Dieppe et Fécamp, et sur le chemin d'Avignon un embranchement vers la ville d'Aix. Des crédits furent ouverts soit pour de nouvelles études, soit pour l'exploitation de lignes qui avaient été exécutées par l'État.

Considérées au point de vue de l'économie politique, les tendances manifestées restent absolument les mêmes qu'en 1844. Peser sur les compagnies soit pour restreindre la durée des concessions, soit pour imposer des embranchements utiles sans doute mais onéreux, et qu'il aurait fallu réserver pour une époque plus ou moins lointaine, tel est toujours le caractère de la méthode adoptée, et ce caractère, l'opinion publique l'aurait encore volontiers aggravé. Du reste, même empressement des compagnies à souscrire

une incertitude extrêmement préjudiciables au commerce. Ces circonstances expliquent comment la voie de terre, quoique plus coûteuse que la voie fluviale, est préférée pour le transport d'une grande partie des marchandises qui s'expédient de Marseille à Lyon : huit à neuf jours sont suffisants par cette voie pour effectuer le trajet qui sépare les deux villes. Mais l'énorme circulation que la route est appelée à supporter en défonce les chaussées, et, malgré les soins les plus assidus et les sommes dépensées annuellement pour l'entretien, on ne peut parvenir à y maintenir un bon état de viabilité; de là des difficultés nouvelles, des frais et des retards pour le roulage. Cet état d'imperfection des voies de communication entre deux villes aussi importantes que Lyon et Marseille, a, depuis longtemps, fixé la sollicitude de l'administration. Il y a quelques années déjà, elle avait fait étudier le projet d'un canal latéral au Rhône; mais, avant de donner suite à ce projet, il convenait d'attendre les résultats de la navigation à la vapeur qui devait être essayée sur le fleuve. Un service de bateaux à vapeur a été en effet établi entre Lyon et Arles; mais il faut reconnaître que, malgré les perfectionnements qu'a reçus ce dernier mode de transport, son application à un fleuve aussi rapide que le Rhône n'a encore abouti jusqu'à présent qu'à démontrer son insuffisance et la nécessité de recourir à d'autres moyens pour satisfaire aux besoins toujours croissants du commerce et de l'industrie. » *Moniteur :* premier semestre 1837, p. 1128.

des conditions draconiennes. La compagnie du Nord accepte une durée de trente-huit ans, avec la condition de rembourser à l'État toutes les sommes qu'il avait déjà dépensées. La concession de la ligne de Creil à Saint-Quentin n'est faite que pour vingt-quatre ans et onze mois! Les compagnies des chemins de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, se contentent de quarante et un et de quarante-quatre ans; celle du chemin de Paris à Strasbourg de quarante-trois ans deux cent quatre-vingt-six jours; enfin celle de Tours à Nantes de trente-quatre ans.

Au milieu de cette surexcitation, intervient la loi déjà citée du 15 juillet 1845, qui réunissait en un seul corps les dispositions réglementaires qu'on imposait habituellement aux sociétés exploitantes et qui, avec l'ordonnance du 15 novembre 1846, devint le code de la police des chemins de fer. Mais pendant qu'on réglementait ainsi les compagnies, on ne cherchait ni à contenir, ni à diriger l'esprit d'association. Pour apprécier l'erreur commise, songeons bien qu'on était au début des opérations actives, que les capitaux tout à fait inexpérimentés étaient aussi disposés à prendre l'alarme au moindre bruit, qu'à s'abandonner aux passagers élans d'une confiance illimitée. La carrière n'était pas connue; le régime sous lequel on plaçait l'industrie n'était pas éprouvé. La jalousie y était entrée à pleines voiles et faisait considérer comme un gain pour le trésor toute clause onéreuse mise au compte des associations privées.

Quant aux spéculateurs qui tout à coup s'étaient multipliés si considérablement sur le marché des actions, ils se souciaient peu des chemins de fer en eux-mêmes, ils y cherchaient seulement un sujet de trafic et de bénéfice immédiats. Les conditions offertes et les conditions

acceptées disent assez haut que tout le monde perdait de vue le but à atteindre. Alléché par le gain que promettait le mouvement artificiel des primes, le public se lançait inconsidérément dans les affaires. Le sentiment général de notre pays fut un moment comme altéré par cette fièvre qui, à travers les imaginations et les intérêts, arrivait jusqu'aux consciences. Si l'on eut à déplorer vers ce temps-là quelques grands scandales, perfidement exploités contre le gouvernement de 1830, il faut en rechercher la première source dans cette soif de profits rapides qui se fit sentir plus fort que jamais. Le tableau qu'on a tracé de la situation a été parfois rembruni, nous le savons. On a déduit de certains faits individuels des conséquences d'une portée beaucoup trop générale. Il y avait néanmoins un symptôme affligeant dans ces éclats répétés, comme dans ces ardentes et infatigables compétitions. Le gouvernement aurait pu imposer quelques digues au torrent de la spéculation, c'est incontestable ; mais il se trouvait autour de lui, il se trouvait dans le sein même de l'administration des gens qui s'imaginaient, comme la foule, que l'État faisait de bonnes affaires quand les compagnies acceptaient des conditions ruineuses, et qui ne prévoyaient pas que le public, en dernière analyse, paierait les frais des folles entreprises. Avec de telles illusions que les moindres réflexions tirées de l'ordre politique et de l'ordre économique auraient dû prévenir, on n'avait pas de motifs pour s'arrêter ; on croyait, au contraire, devoir profiter du moment pour assujettir les compagnies à une dîme énorme, sans se demander si elles seraient en mesure de la payer. Certes, le gouvernail n'était pas facile à tenir sur cette mer subitement gonflée. La situation aurait exigé cette sorte de prévoyance qui reconnaît à temps le danger, qui découvre le point d'où sortira la

tempête ; il aurait fallu, pour diriger le mouvement, de ces hommes qui savent, après avoir écouté des avis divers, prendre résolùment un parti. Or, c'était là ce qui manquait. Les bonnes intentions étaient unies à des volontés oscillantes.

De sinistres pronostics n'arrêtèrent pas même en 1846 l'impulsion donnée. On autorisa la concession du groupe des chemins du nord-ouest, comprenant d'une part le chemin de Paris à Cherbourg avec un embranchement de Caen à Rouen, et d'autre part le chemin de Paris ou, si l'on veut, de Versailles à Rennes, par Chartres, le Mans et Laval, avec des embranchements du Mans sur Caen et de Chartres sur Alençon. On approuva la soumission faite pour la concession du chemin de Bordeaux à Cette, en prévoyant la construction d'un embranchement vers Castres. Deux lois distinctes autorisèrent le ministre des travaux publics à concéder le chemin de Dijon à Mulhouse avec des embranchements sur Gray et sur Salins, et le chemin de Saint-Dizier à Gray[1]. La petite ligne d'Asnières à Argenteuil, qui avait moins de 20 kilomètres de longueur, fut concédée par une ordonnance royale. En fait de crédits, nous avons à mentionner une somme de 66,900,000 francs affectée aux deux rameaux du chemin du Centre ; une autre somme de 50 millions affectée au chemin de Chartres à Rennes, une subvention de 15 millions, représentant la valeur des terrains, allouée à la compagnie adjudicataire du chemin de Bordeaux à Cette, un crédit de 3,500,000 francs, ou-

1. V. quatre lois en date du 21 juin 1846. — Rapports de MM. Duprat, Lacrosse, général Bellonet et de Bussières, à la Chambre des députés, et de MM. de Raigecourt, Girard, de Fezensac, Legagneur, à la Chambre des pairs. *Moniteur* des 13, 14, 21 et 23 avril 1846, des 30 mai, 1er, 2, 7 et 11 juin.

vert pour l'achèvement des travaux entre Orléans et Vierzon, enfin un autre crédit de 500,000 francs, pour la liquidation des dépenses de la ligne de Montpellier à Nîmes.

Un fait économique d'une haute portée doit figurer sur le bilan de l'année 1846, à savoir l'ouverture de la ligne de Paris à Lille et à Valenciennes. La capitale de la France se trouvait enfin mise en communication avec nos frontières septentrionales. C'était la première ligne internationale créée dans notre pays. Quand on songe que l'adjudication datait de la fin de l'année précédente, on ne pourrait s'expliquer que le chemin fût si tôt en état d'être exploité, si l'on ne savait qu'avant la concession les travaux avaient été entrepris par le gouvernement et poussés avec beaucoup de vigueur, sous la direction de deux habiles ingénieurs, MM. Busche et Onfroy de Bréville. L'activité déployée par l'administration des ponts et chaussées avait rendu possible la mise en exploitation si prompte de cette grande artère [1].

La plupart des nouvelles dispositions prises en 1846, pour aider à l'essor des chemins de fer, se trouvent paralysées dès le principe par la crise qui se préparait depuis près de deux ans, sans qu'on semblât s'en apercevoir. Les concessions faites ou simplement autorisées, les crédits prévus ou ouverts, les engagements pris étaient-ils réellement de nature à bouleverser l'état du crédit et à déterminer une panique? En regardant la situation du

1. Les frais de premier établissement, calculés pour les 370 kilomètres exploités par la compagnie du Nord à la fin de 1847, montaient au chiffre de 142,047,000 francs, c'est-à-dire à 383,000 francs par kilomètre. Dans cette même année, le produit net était de 27,000 francs par kilomètre, et le produit du capital de premier établissement de 7 fr. 26 cent. pour 100.

point de vue où nous sommes aujourd'hui, on n'hésiterait pas à répondre négativement. Mais il faut observer l'état des choses sans sortir du milieu existant en 1845 et 1846. Or, des mesures nombreuses et trop hâtées avaient créé une sorte de confusion d'où il était difficile de voir clair devant soi, par rapport même aux éventualités les plus prochaines, confusion qui devait, au moindre temps d'arrêt, jeter les esprits dans d'inévitables perplexités. Outre qu'on allait réellement un peu vite, on n'avait pas pris garde qu'on devait paraître aller plus vite encore à la masse du public si récemment associée à de pareilles entreprises. Les petits capitalistes ne savaient pas distinguer les exigences financières immédiates de celles qui étaient ajournées à un temps plus ou moins éloigné. Ils n'entendaient parler que de millions; ils ne voyaient de toutes parts que des associations en travail; ils devaient facilement être amenés à croire à un débordement que rien ne pourrait contenir.

Au fond, le danger ne venait pas du désir qu'on avait ressenti de pousser vigoureusement à la construction des voies ferrées. Peut-être même ne serait-il résulté aucun embarras sérieux de la soudaine multiplicité des entreprises, si les compagnies avaient été constituées avec de réelles conditions de solidité. Le jeu frénétique dont les actions étaient devenues l'objet se serait assoupi peu à peu. La base des opérations serait du moins demeurée intacte. La dureté des conditions imposées aux compagnies, telle fut la vraie cause du mal. Ne craignons point d'insister sur cette idée, car elle rend seule compte des déceptions essuyées à cette époque : on avait imposé et l'on avait accepté à l'aveugle des tâches inexécutables. D'un côté, on ne réputait jamais les concessions assez courtes et entourées d'assez d'exi-

gences. Quel succès, se disait-on, d'obtenir de longues lignes ferrées traversant le territoire national dans toute son étendue, avec des concessions de 40, de 35, de 24 ans! Comme les capitalistes allaient être rançonnés! En réalité, la situation faite aux concessionnaires était tellement affaiblie, que le moindre orage devait les emporter. D'un autre côté, on avait cédé à d'incroyables entraînements; on n'avait ni calculé le poids du fardeau, ni mesuré ses forces, ni examiné l'état financier du moment. On s'était en quelque sorte précipité au-devant des exigences les plus âpres. Dans cette situation, le gouvernement eut le tort de ne pas résister aux tendances de l'opinion abusée.

L'année 1846 n'était pas écoulée, que les difficultés s'élevèrent; l'horizon s'assombrit bientôt complétement. On sentit le besoin de s'arrêter. L'année 1847 ne figure guère dans le bilan législatif des chemins de fer que par quelques crédits pour l'achèvement des travaux mis à la charge de l'État, et par un prêt de 3 millions de francs consenti à la compagnie du chemin de Montereau à Troyes [1]. Elle y figure aussi, disons-le, par quelques adoucissements qu'on dut apporter en toute hâte à la rigueur de certains cahiers des charges. C'était là le signal d'un retour tardif, mais inévitable, et qui serait d'autant plus coûteux qu'on l'avait moins prévu.

En attendant une réforme dont l'exécution promettait d'être difficile à plus d'un titre, la crise agita pendant plus d'une année tout l'ordre financier. Ce n'était pas la

1. Cette année 1847 vit le premier exemple d'une fusion opérée entre deux compagnies, la compagnie du Nord avec celle de Creil à Saint-Quentin. Cette fusion devançait ainsi d'environ cinq années une autre mesure semblable concernant le même groupe, la réunion de la compagnie du chemin de Boulogne à la compagnie du Nord.

première épreuve de ce genre que traversaient chez nous les nouvelles voies de communication. Il y avait, par exemple, une réelle analogie entre la situation actuelle et celle de 1839. A cette dernière époque, on avait été également victime de faux calculs sur les conditions insérées dans les cahiers des charges. On avait été contraint, comme nous l'avons vu, d'en tempérer la rigueur, et de résilier certaines conventions. Mais ces mécomptes semblaient oubliés ; l'expérience n'avait servi de rien. Il est vrai que certaines difficultés ressenties en 1839 avaient été la conséquence de faits étrangers aux entreprises mêmes, et dont elles recevaient seulement le contre-coup. Ainsi, dès l'origine, au lendemain presque des concessions de Saint-Germain et de Versailles, des tiraillements industriels et financiers étaient venus peser lourdement sur le cours des titres émis et rendre plus difficile toute émission nouvelle. On attribuait volontiers tout le mal à ces causes accidentelles et pourtant accessoires. Quand l'heureux résultat de nos premières lignes commerciales eut ranimé la confiance, on ne songea plus aux déceptions passées. L'engouement du public, l'ardeur régnant sur le marché des actions, l'appât irrésistible des primes, tout cela empêchait qu'on ne reportât les yeux derrière soi, et qu'on ne s'interrogeât sur les éventualités les plus probables.

Il était cependant aisé de prévoir que la fureur de la spéculation exaltant toutes les têtes devait être suivie d'une prompte panique. La crise apparaissait inévitable, dès qu'on regardait à la faiblesse du point d'appui de la plupart des grandes affaires. La situation fut aggravée par une circonstance indépendante de la volonté des hommes, par la mauvaise récolte de 1846 : une masse de capitaux furent alors détournés de leur emploi ordinaire. L'ébran-

lement devint général; les plus solides compagnies s'en ressentirent. Le désarroi du monde financier amena l'abandon des lignes de Bordeaux à Cette, de Lyon à Avignon, de Fampoux à Hazebrouck, c'est-à-dire de plus de 900 kilomètres de chemins de fer. S'il fut impossible de trouver des concessionnaires pour d'autres lignes autorisées par la loi, c'est à la même cause qu'il faut s'en prendre.

Le public, qui avait été leurré de l'espoir de bénéficier de tout ce que perdraient les compagnies en acceptant des contrats trop onéreux, devait se trouver, comme nous l'avons indiqué et comme cela du reste arrive toujours en de tels cas, la première victime des faux calculs. Outre le retard que subirait l'exécution des chemins de fer, il faudrait bien revenir sur les engagements contractés, et tantôt prolonger la durée des contrats et reviser les tarifs, tantôt prêter une aide effective aux sociétés concessionnaires pour assurer l'achèvement des travaux. Voilà ce qui commençait à devenir évident, quand la difficile liquidation des embarras de 1846 et de 1847, à peine abordée, fut inopinément interrompue par la révolution du 24 février. Au lendemain de cette rude secousse, on allait avoir, avec le poids des erreurs du passé, de nouveaux et plus graves obstacles à vaincre avant de pouvoir reprendre l'œuvre abandonnée, et qui ne pourrait être conduite à bonne fin sans un remaniement complet du système des concessions. Mais la tâche du gouvernement de 1830 était finie. Il nous reste à en résumer les traits principaux, au point de vue de notre situation considérée en elle-même, et au point de vue de notre situation comparée avec celle des autres pays.

## CHAPITRE V

**Bilan final du gouvernement de 1830. — Comparaison des résultats obtenus en France avec ceux obtenus dans les pays étrangers. — Appréciations générales.**

A quel degré d'avancement le gouvernement de 1830 laissait-il la grande œuvre qui occupait tous les peuples, et qui devait alimenter encore longtemps l'activité du XIXᵉ siècle? Quels résultats obtenus par ses soins peut-il soumettre au jugement de l'avenir?

Des éléments de divers genres sont à considérer si l'on veut se rendre compte du véritable état des choses au moment où le gouvernement de juillet tombait dans le domaine de l'histoire. Ainsi, il faut savoir quelle était l'étendue des lignes concédées ou entreprises par l'État, la longueur des chemins exploités, le chiffre total des capitaux engagés ou déjà employés. Il faut encore être fixé sur les conditions économiques des exploitations. Un intérêt particulier s'attache à la comparaison du réseau français avec les divers réseaux européens. Avant d'aborder ce dernier et précieux élément d'appréciation, parcourons les principaux articles du bilan de notre pays.

La France, au mois de janvier 1848, comptait 4,702 kilomètres de chemins de fer, dont une partie avait été concédée à des compagnies, et dont une autre partie, en attendant la concession, était entreprise par l'État, du moins quant aux travaux d'art et à ceux de terrassement. On comptait en outre 1,337 kilomètres dont la concession était autorisée par la loi, mais qui n'avaient été l'objet d'aucune mesure d'exécution, pour lesquels le

gouvernement n'avait fait ni concession ni travaux [1]. Un an auparavant, le total des lignes autorisées était plus élevé qu'au mois de janvier 1848; il avait fléchi d'environ 900 kilomètres par suite des annulations prononcées dans le cours de l'année 1847. Dans son état actuel, le réseau touchait à cinquante de nos départements. On pouvait calculer que chacun de ces départements serait desservi sur une longueur moyenne de 94 kilomètres; mais, en pareille matière, les moyennes sont trompeuses et on ne doit y attacher qu'un intérêt très-secondaire. Elles ne sauraient donner une idée vraie de la répartition.

Quant aux chemins déjà livrés au public, leur étendue était bien inférieure à celle des lignes dont l'exécution était seulement commencée. L'exploitation n'embrassait, en effet, que 1,830 kilomètres. Encore l'inauguration du service ne datait-elle, pour ainsi dire, que de la veille sur la moitié des lignes exploitées. Les années 1847 et 1846 avaient vu terminer, celle-ci 439 kilomètres, et celle-là 510. Jusque-là, l'année 1843, où avaient été ouverts les chemins d'Orléans et de Rouen, était celle qui avait fourni le plus fort contingent au total des exploitations. En 1844, nous n'avions en tout que 829 kilomètres ouverts à la circulation. A la fin de 1847, il restait 2,872 kilomètres inachevés. Ainsi, d'une part, 1,830 kilomètres exploités, et, d'autre part, 2,872 en cours d'exécution, tels étaient les deux termes de l'actif laissé par le gouvernement de 1830 [2].

1. Se trouvaient dans cette situation expectante : les lignes de Paris à Cherbourg, de Dijon à Mulhouse, de Saint-Dizier à Gray, de Chartres à Alençon, du Mans à Caen, et quelques autres lignes moins importantes.

2. Voir plus haut, page 264, la note indiquant le développement que le réseau national a reçu depuis lors, et qui nous a portés si loin du point où nous étions en 1848.

Quelles voies se faisaient principalement remarquer parmi les voies terminées? On le sait déjà : c'étaient les lignes de Paris vers le nord de la France, de Paris à Orléans, et de Paris à Rouen; la première, achevée dans ses directions vers la Belgique sur toute l'artère principale, et à laquelle se soudaient la ligne de Boulogne, récemment livrée au public, et l'embranchement de Creil à Saint-Quentin, ouvert jusqu'à Compiègne; la seconde, avec des prolongements touchant à Tours, à Châteauroux et à Bourges; la troisième enfin que venait de compléter le chemin de Rouen au Havre[1].

Les concessions faites et encore en vigueur étaient au nombre de 29; elles s'élevaient, l'année précédente, à 33. La durée en était perpétuelle pour les quatre premières concessions toutes locales, datant de la période originelle, c'est-à-dire pour les trois chemins de la Loire, et pour celui d'Alais à Beaucaire; elle était temporaire pour toutes les autres. Neuf compagnies avaient obtenu leur contrat pour 99 ans, et 16 pour une durée moindre. Quinze des lignes faisant l'objet de ces concessions étaient exploitées sur toute leur étendue. Dans ce nombre, sans parler des chemins d'agrément rayonnant autour de la capitale, on distinguait la ligne de Strasbourg à Bâle d'une longueur de 140 kilomètres, celle de Paris à Rouen qui en avait 137, celle de Paris à Orléans, 133, celle de Rouen au Havre, 95. Sept concessions n'étaient exploitées qu'en partie, notamment celle du Nord, à laquelle manquaient certaines annexes, celle d'Orléans à Bordeaux

1. La ligne de Rouen au Havre, y compris la traversée de Rouen, avait été inaugurée le 23 mars 1847. L'ouverture des prolongements de la ligne d'Orléans datait du 2 avril 1847 pour la section d'Orléans à Tours, du 20 juillet pour la section d'Orléans à Vierzon et à Bourges et enfin du 15 novembre pour celle de Vierzon à Châteauroux.

qui s'arrêtait à Tours, et celle du Centre qui ne dépassait point Châteauroux d'une part, et Bourges de l'autre. Enfin aucune section n'était ouverte sur d'autres lignes, à savoir les lignes de Paris à Strasbourg, de Paris à Lyon, de Tours à Nantes, de Montereau à Troyes, de Rouen à Dieppe et à Fécamp.

Le total des capitaux engagés dans ces diverses opérations montait à 1,638 millions 790 mille francs. Le trésor figurait en nom dans ces engagements pour 724 millions 771 mille francs; mais si l'on tient compte des remboursements à effectuer à son profit, il n'était effectivement engagé que jusqu'à concurrence d'environ 530 millions de francs [1]. La part des Compagnies, en y comprenant les prêts qu'elles avaient reçus de l'État, touchait au chiffre de 1 milliard 106 millions. Leurs emprunts particuliers, représentés par des obligations, montaient à 102 millions 184 mille francs, somme bien faible si l'on songe aux extensions que cette source de voies et moyens était destinée à prendre! Quant aux localités, elles étaient peu engagées; il n'y avait que deux villes qui le fussent à l'égard des compagnies : la ville du Havre pour 1 million, et la ville de Saint-Germain pour 200 mille francs. Les engagements pris par les localités envers l'État étaient seulement de 908 mille francs.

1. Le total des prêts accordés par le trésor était de 58 millions 600 mille francs. Voici la date et le compte de ces prêts : — 1837, 6 millions aux chemins du Gard; — 1839, 5 millions au chemin de Paris à Versailles (rive gauche); — 1840, 14 millions à la ligne de Paris à Rouen; 12 millions 600 mille francs à celle de Strasbourg à Bâle; 4 millions à celle d'Andrezieux à Roanne; — 1842, 10 millions au chemin de Rouen au Havre; 4 millions à celui de Paris à Rouen; — 1847, 3 millions à la ligne de Montereau à Troyes. (Voir pour ces chiffres, comme pour tous les chiffres officiels, les ***Documents statistiques sur les chemins de fer***.)

Les dépenses déjà faites demeuraient loin du chiffre des engagements contractés et dont l'accomplissement devait exiger un certain nombre d'années. Depuis l'origine des premières constructions, les chemins de fer avaient absorbé 966 millions 591 mille francs, dont 281 millions 452 mille environ provenaient du trésor, et 684 millions 809 mille francs, du fonds des compagnies. Les localités n'avaient versé que 330 mille francs (le Havre 300 mille et Saint-Germain 30 mille).

L'appréciation des conditions économiques où se trouvaient alors les entreprises implique que nous sachions à quel chiffre arrivaient les dépenses de premier établissement. On n'a pas besoin de faire remarquer que les comptes regardent seulement les 1,830 kilomètres livrés à l'exploitation. Le total des dépenses qu'ils avaient entraînées était de 630 millions 583 mille francs, c'est-à-dire de 344 mille francs par kilomètre. Ce dernier chiffre peut être considéré comme indiquant à peu près le maximum des frais de cette espèce, depuis 1841 jusqu'en 1848. La contribution du trésor avait été très-faible. Il n'avait fourni que 68 millions sur 630, c'est-à-dire un peu moins de 11 pour 100 [1].

Autre élément d'appréciation : sur les 1,830 kilomètres exploités, les recettes de 1847 avaient produit 66 millions 341 mille francs qui, déduction faite de la dépense, laissaient un produit net de 33 millions 875 mille francs, ou

1. V. pour ces prix comparés à ceux d'autres pays les notes des pages 108 et 136. Pour compléter les données fournies dans ces notes, il convient de dire qu'en Allemagne, d'après des calculs s'appliquant à l'année 1852, les dépenses de premier établissement n'étaient que de 201 mille francs par kilomètre ; mais dans ce pays un quart des chemins de fer n'avait encore qu'une seule voie. — Aux éléments statistiques concernant l'Allemagne cités à la page 108, il faut ajouter les *Tableaux statistiques* de M. Hauchecorne, publiés à Cologne.

de 22 mille francs par kilomètre. Le rapport de la dépense à la recette était ainsi d'environ 49 pour 100 [1]. Le produit pour cent du capital de premier établissement arrivait en 1847 à 7 fr. 17 c.; c'est le chiffre le plus élevé qu'il eût encore atteint [2]. Il n'est pas sans intérêt de départager les recettes d'après leur origine, c'est-à-dire de distinguer celles qui proviennent des voyageurs de celles qui proviennent des marchandises. Le nombre des personnes transportées en 1847 était de 12 millions 777 mille. Les marchandises représentaient un poids de 3 millions 596 mille tonnes [3]. Les voyageurs avaient payé 31 millions 50 mille francs, y compris l'impôt du dixième; les marchandises et les articles de messagerie, transportés soit à la petite soit à la grande vitesse, avaient fourni 31 millions 677 mille francs. La proportion entre les sommes provenant des voyageurs et celles provenant des marchandises était à peu près égale, et elle n'a pas très-sensiblement varié durant les années suivantes, du moins jusqu'à la fin de l'année 1852. Mais ensuite, d'après les relevés généraux qui vont jusqu'en 1855, nous voyons que la recette brute produite par les marchandises et les articles divers de messagerie s'élève progressivement au-dessus de la recette brute produite par le transport des personnes. Ainsi, en 1853, nous avons d'une part 76 millions 22 mille francs, et d'autre part 87 millions 344

1. Ce chiffre, qui s'était augmenté de 8 pour 100 en 1848, est tombé à 46 pour 100 en 1851; puis à 42 ou à 43 dans les années suivantes.

2. Il est monté à 8 fr. 57 c. et à 9 fr. en 1853 et en 1854. Le produit net par kilomètre a dépassé, durant ces deux années-là, 24 mille et 26 mille francs.

3. En 1853 et en 1854, nos chemins de fer ont transporté environ 25 millions et 28 millions de personnes, et 7 millions 172 mille tonnes de marchandises pour la première de ces années, et 8 millions 864 mille pour la seconde.

mille francs; en 1854, nous voyons 83 millions 707 mille francs provenir des voyageurs, et un peu plus de 110 millions, des marchandises. On sait du reste que le transport des voyageurs, imposant moins de charges à l'exploitation, est plus rémunérateur que celui des marchandises.

Passons à la comparaison de l'œuvre exécutée en France sous le gouvernement de juillet, avec celle que les autres pays de l'Europe avaient accomplie autour de nous. Considérée dans son ensemble, l'Europe, au 1er janvier 1848, comptait 35,740 kilomètres soit de lignes concédées à l'industrie, soit de lignes entreprises par les gouvernements. Tandis que notre part était, comme on le sait, de 4,702 kilomètres, celle de la Grande-Bretagne était de 18,110, dont 13,161 pour l'Angleterre proprement dite, 2,572 pour l'Écosse, et 2,377 pour l'Irlande. De cette façon, les îles Britanniques fournissaient à elles seules plus de la moitié de la somme totale. C'était là, il est vrai, une situation exceptionnelle en Europe [1]. Sur le continent, la différence existant entre notre situation et celle des autres pays, quoique beaucoup moins grande, ne laissait pas que d'être sensible. Il n'y avait que trois pays où l'œuvre eût encore été prise assez au sérieux pour motiver une comparaison avec la France, à savoir la Belgique, l'Allemagne et l'Autriche. Or, nous n'avions l'avantage que sur le dernier de ces pays. L'Autriche ne présentait, en effet, que 1,780 kilomètres pour l'ensemble de ses possessions, pour l'Archiduché, la Bohême, la Hongrie, la Dalmatie, la Lombardie, etc.; mais la Belgique comptait 1,262 kilomètres pour un ter-

1. Les îles Britanniques ont une superficie de 3,095 myriamètres carrés, qui se partagent ainsi : l'Angleterre en a 1,501, l'Écosse 767, l'Irlande 827. La surperficie de la France est de 5,217 myriamètres carrés.

ritoire qui n'embrasse que 294 myriamètres carrés de superficie; mais le groupe des États allemands en avait 6,563. Ici, la Prusse occupait bien entendu la tête de la liste; elle fournissait au contingent germanique 3,293 kilomètres; puis, venaient la Bavière avec 1,012 kilomètres, la Saxe avec 400, le Hanôvre avec 348, le Wurtemberg avec 226, le duché de Nassau avec 50, enfin les principautés et les villes libres avec 950 kilomètres.

Lorsqu'on établit spécialement le parallèle entre notre réseau et le réseau de l'Allemagne, il ne faut pas perdre de vue que l'Allemagne proprement dite est d'un cinquième environ plus étendue que la France. En outre, il se rencontre, au delà du Rhin, des nécessités particulières tenant au fractionnement du territoire germanique en un très-grand nombre d'États, et qui entraînent tout système de voies de communication à de fréquents circuits. La France, où les lignes sont bien plus systématiquement ordonnées, peut donc être mieux desservie que les pays allemands par des voies ferrées moins nombreuses et moins étendues. Mais, au moment où nous sommes, nous cherchons surtout à nous rendre compte de l'activité déployée de part et d'autre dans la nouvelle arène. Or, à ce point de vue, nos voisins d'outre-Rhin, d'ordinaire un peu lents et un peu apathiques, avaient sur nous, par des raisons désormais bien connues, un réel avantage.

En dehors de la France, de l'Autriche, de la Belgique et de l'Allemagne, où se manifestent des mouvements systématiques, on ne trouve plus que des faits isolés et rares. L'empire russe a décrété déjà, il est vrai, l'établissement de 2,600 kilomètres de voies ferrées; mais ce chiffre est bien faible pour un immense domaine qui,

avec la Pologne et la Finlande, couvre plus de la moitié de la carte de l'Europe [1]. La péninsule italique, moins la Lombardie, n'a classé que 529 kilomètres, dont 254 pour la Toscane, 165 pour le royaume de Sardaigne, et 100 pour les autres États italiens. Il n'y a plus ensuite que la Hollande et l'Espagne qui figurent sur le relevé des constructions alors autorisées : la première pour 176 kilomètres, et la seconde, où l'œuvre devait marcher si lentement, pour 28. Ni le Danemark, ni la Suède, ni la Norwége, ni la Suisse, ni le Portugal, et, il est inutile de le dire, ni la Turquie ni la Grèce n'offrent aux regards le moindre symptôme d'action.

Le tableau des chemins de fer exploités en 1848 se présente avec des conditions analogues, seulement il faut ajouter l'Espagne, les États sardes et la Hollande aux pays qui restent en dehors de la nomenclature. Le chiffre des kilomètres livrés à la circulation était, au commencement de cette année-là, de 14,116 pour toute l'Europe. Ici, la Grande-Bretagne ne peut pas tout à fait s'attribuer la moitié des réalisations; sa part est pourtant encore de 6,349 kilomètres. Les 1,830 kilomètres exploités en France trouvaient en face d'eux sur le continent 1,155 kilomètres appartenant à l'Autriche, 670 à la Belgique, et 3,434 aux États allemands.

Ainsi l'avance de l'Allemagne sur notre pays est plus considérable sous le rapport des lignes exploitées que sous celui des lignes en construction. Cela vient de ce que les classements effectués en 1842 et dans les années suivantes avaient notablement grossi le faisceau de nos

1. Sur 96,908 myriamètres carrés de superficie qu'embrasse l'Europe, l'Empire russe en occupe 53,500. Sa population se compose d'environ 63 millions d'âmes sur 270 millions qui forment à peu près le total de la population européenne.

entreprises. Cependant comme, d'une part, les pays allemands s'étaient mis à l'œuvre avant nous et poussaient activement leurs travaux, alors que la France consumait sa principale activité dans le cercle des discussions; comme, d'autre part, de faux calculs, imputables soit à l'État, soit aux compagnies, avaient entravé l'exécution de nos lignes, on avait vu les exploitations s'inaugurer au delà du Rhin avec une rapidité singulière, comparativement à ce qui s'opérait chez nous. De telle sorte que la longueur des chemins de fer exploités en Allemagne, qui ne dépassait pas tout à fait d'un tiers la longueur des nôtres en 1842, était presque le double à la fin de 1847.

A cette dernière époque, dans les pays du continent autres que la France, l'Autriche, la Belgique et l'Allemagne, l'exploitation ne portait que sur 678 kilomètres, sur lesquels 428 appartenaient à la Russie, et 250 à la Toscane et aux autres États de la péninsule italienne.

Quelques détails curieux à plus d'un titre, qu'on peut extraire des documents officiels recueillis par l'administration des travaux publics, compléteront cette comparaison entre les chemins français et les chemins étrangers pendant la période qui finit avec le gouvernement de juillet. Durant l'année 1847, la longueur moyenne de nos exploitations avait embrassé 1,537 kilomètres qui avaient absorbé en frais de premier établissement un peu plus de 630 millions de francs. La Grande-Bretagne avait dépensé plus de 3 milliards de francs pour 6,349 kilomètres. En Belgique 568 kilomètres revenaient à 157 millions; enfin en Prusse 1,762 kilomètres ne coûtaient guère que 300 millions. La différence du prix de revient par kilomètre était ainsi très-considérable entre les divers pays. Ce prix, qui dépassait à peine

170,000 francs en Prusse, montait à un peu plus de 270,000 francs en Belgique; il était à ce moment-là de 344,000 en France et de 495,000 francs dans le Royaume-Uni.

Quant au produit net sur les réseaux construits, il ne variait pas moins que les frais de premier établissement; mais la différence était à l'avantage des États où les prix de revient montaient le plus haut. Ainsi, en Prusse, durant l'année 1847, le produit net par kilomètre parcouru n'avait été que de 7.175 francs, et en Belgique de 9.385 francs; dans la Grande-Bretagne, au contraire, il était monté à 21,513 francs, et en France à 22,040 francs.

La proportion entre les recettes provenant du transport des voyageurs et celles provenant du transport des marchandises était presque la même partout. Les produits tirés de l'une et de l'autre source se balançaient à peu près en France, en Belgique et en Prusse; dans le Royaume-Uni les recettes les plus fortes venaient des voyageurs, qui avaient contribué au total dans la mesure de 58 pour 100. On ne saurait tirer aucune induction du nombre des voyageurs qui s'étaient servis des chemins de fer dans les différents pays, à cause de la différence d'étendue des réseaux. Il n'est pas cependant sans intérêt de savoir qu'en Belgique 3.807,000 personnes avaient circulé sur les voies ferrées, en Prusse 5.126,000, en France 12.777.000, enfin dans la Grande-Bretagne 57.965,000. C'est en France que le produit pour cent du capital dépensé était le plus fort. Il s'élevait à 6 fr. 39 c.; tandis qu'il n'arrivait qu'à 4 fr. 34 c. dans les îles Britanniques, à 4 fr. 20 c. en Prusse, et à 3 fr. 40 c. en Belgique.

Ces rapprochements, que des faits ultérieurs permettront de généraliser au profit de la science économique,

nous font voir déjà que la situation de nos chemins de fer, destinée à s'améliorer encore, était déjà très-bonne par rapport à celle des autres contrées. Quoique l'œuvre accomplie ou préparée sous le gouvernement de 1830 fût bien au-dessous du niveau qu'elle a atteint si rapidement depuis 1851, quoique de riches et vastes provinces restassent entièrement privées des avantages du nouveau système de communication, le faisceau de 1847 avait pourtant une réelle importance. Ne manquons pas à la justice envers le passé : lorsqu'on songe aux obstacles qu'avait rencontrés un pouvoir harcelé constamment par d'implacables critiques, on s'étonne moins de l'étendue des lacunes que de l'étendue des réalisations ; on s'étonne moins du temps si fâcheusement perdu que des faits qui s'accomplissent. D'une part, le terrain était nouveau, et. d'autre part, la politique l'avait malheureusement pris pour champ de bataille. Nous comprenons aujourd'hui que les questions de chemins de fer auraient dû demeurer en dehors des querelles des partis ; nous comprenons que, même sous le régime politique de 1830, de telles questions rentraient bien plus par leur nature dans les attributions du pouvoir exécutif que dans celles du pouvoir délibérant, ce dernier ne devant conserver qu'un contrôle général et non se consumer dans l'inextricable examen des détails. Mais ces vérités-là avaient été complétement méconnues. La préoccupation politique avait eu pour résultat d'irriter le débat des questions les plus spéciales, et par suite d'entraver singulièrement l'action. Elle avait eu, en outre, l'inconvénient de détourner des chemins de fer l'attention des hommes d'État.

Ce n'est pas tout : au long duel de l'opposition et du gouvernement, était venu s'ajouter celui de deux systèmes, le système de l'exécution par le gouvernement et

le système de l'exécution par les compagnies. L'idée si exclusive que s'était faite dès le principe sur la construction des chemins de fer le chef immédiat de l'administration supérieure des ponts et chaussées, idée qui fut longtemps partagée par les sommités de l'ordre politique, empêcha ou retarda l'exécution au moins autant que les luttes des partis. Sur ce terrain-là, la guerre tantôt ouverte, tantôt sourde, fut constante. Certes, on aurait été beaucoup plus avancé en 1848, si l'on avait su plus tôt utiliser le concours de l'industrie particulière.

Malgré ces difficultés datant de l'origine, malgré les faux calculs qui vinrent plus tard jeter le désarroi dans la spéculation, l'œuvre des chemins de fer n'en avait pas moins gagné un terrain considérable après 1842. Le dernier ministère de la monarchie de 1830, le ministère du 29 octobre, en avait compris l'importance. De nombreux éléments furent alors rassemblés ; on posa d'utiles points de départ. Les projets élaborés à cette époque, quoique défectueux sur certains points, surtout dans leurs rapports avec la constitution économique des entreprises, ne sont pas demeurés stériles ; ils ont pu être repris plus tard dans de meilleures conditions. Ils ont facilité les prodigieux développements qui sont venus compléter, en fortifiant et en élargissant sa base, le système de nos voies ferrées.

En dernière analyse, il est facile de préciser la part prise par le gouvernement de juillet à l'exécution de nos chemins de fer ; on voit qu'il avait dirigé un laborieux mouvement d'études et de recherches, et qu'il avait fini par imprimer aux opérations un certain élan, mais un élan qui fut bientôt entravé par des vues erronées sur l'économie des concessions. Voilà, nous le croyons, ce que dira l'avenir.

Quelques années après la révolution de février, un publiciste éminent écrivait : « Nous n'aurons peut-être pas de trente ans ce qui eût été achevé en 1848, si en 1838 nous avions eu de la sagesse[1]. » D'abord, on conçoit le doute exprimé sur l'avenir, en 1850 ou 1851, quand on venait de traverser trois années consécutives, sans qu'il eût été fait aucune concession nouvelle; on ne pouvait guère prévoir qu'en moins de sept années, une impulsion réfléchie et soutenue, une initiative d'une hardiesse extraordinaire nous porteraient bien au delà des prévisions de 1838. Ces mots *si nous avions été sages* sont d'ailleurs d'une incontestable justesse, parce qu'ils étendent la responsabilité sur toutes les influences de l'époque.

Sans doute, on a pu avoir plus ou moins de reproches à se faire de tel ou tel côté, par rapport aux ajournements successivement prononcés. Il n'est, toutefois, aucun élément ayant une réelle influence qui ne doive en prendre sa part. L'illusion sur les conditions essentielles à la vitalité des compagnies avait été générale. Applaudissant aux charges imposées, quelque excessives qu'elles fussent, l'immense majorité du pays ne songeait même pas à se demander si les conditions rigoureuses qu'acceptait la spéculation étaient conciliables avec la rapide exécution du réseau. On ne voyait pas qu'il faudrait revenir en arrière. On ne voyait pas qu'on serait obligé non-seulement de consentir à des adoucissements, comme on avait déjà commencé de le faire en 1847, mais qu'on devrait, en outre, prolonger plus ou moins les termes accordés pour l'achèvement des lignes.

D'après les actes de concession, toutes les entreprises

1. V. le *Dictionnaire de l'Économie politique* à l'article *Chemins de fer,* par M. Michel Chevalier.

devaient être finies dans un délai de trois ou quatre ans. Illusion manifeste ! C'étaient les compagnies qui allaient s'éteindre faute de séve, si on ne leur venait point en aide. Dans tous les cas, le terme stipulé, qu'on avait déjà prorogé pour quelques-unes, n'aurait pu manquer d'être considérablement étendu. C'était là une nécessité à laquelle, à la fin de 1847, le gouvernement ne devait plus conserver l'espoir de se soustraire. Une tâche immense restait donc à remplir : il fallait reconstituer les compagnies sur des bases plus rationnelles et plus solides, assurer le prompt achèvement des lignes commencées, et étendre les ramifications du réseau national, de manière à faire profiter toutes les parties du territoire du bénéfice des nouvelles voies de communication.

## CHAPITRE VI

**Phénomènes économiques observés. — Principes acquis à la science. — Question principale laissée à l'avenir.**

On ne pouvait pas encore, en 1848, apprécier sur une assez large échelle les résultats économiques dus aux chemins de fer. Les longues lignes étaient rares; elles n'avaient pas reçu tous leurs développements; sur la plupart, l'exploitation datait seulement de la veille. Les résultats donnés par des chemins à peine ouverts sur quelques espaces très-limités, n'autorisaient pas de larges inductions par rapport à l'avenir. Les changements que les voies ferrées devaient entraîner dans les nombreuses branches de l'activité publique ne faisaient que de s'annoncer. Les effets larges et positifs appartiennent à l'ère des exploitations développées. Il y a cependant déjà

quelques indices qui méritent d'être relevés; il y a quelques signes assez clairs pour qu'on les accuse dès à présent.

Un des faits les plus saillants que l'expérience eût encore permis de constater avait trait à la lutte des chemins de fer avec les anciennes voies de communication. En ce qui concerne les routes, on pouvait s'apercevoir qu'elles seraient dépossédées de leur clientèle. Ici toute concurrence était réellement impossible. Les prévisions faites en 1837, et rapportées plus haut, ne se réalisaient nulle part. Malles-poste, diligences, roulage, tout disparaissait. Les anciens véhicules étaient refoulés par la locomotive, les voitures transportant des voyageurs et les voitures du roulage accéléré s'étaient résignées à user elles-mêmes des chemins de fer; elles se faisaient transporter, pour gagner du temps, jusqu'aux extrémités des lignes exploitées. N'était-ce pas avouer bien clairement sa défaite? L'étendue du parcours des voitures publiques se rétrécissait donc à mesure que les voies ferrées prenaient du développement.

Nulle part l'exemple n'a été plus frappant que sur la route de Paris à Orléans, naguère une des plus fréquentées de toutes les routes de France. Je l'avais suivie plusieurs fois avant l'établissement du chemin de fer. Quel mouvement, le jour comme la nuit! Quelle animation constante! Les voitures étaient de temps en temps obligées de former la file comme dans les rues de Paris. Le postillon des chaises de poste si prompt à faire claquer son fouet, était à chaque pas forcé de quitter la chaussée pour reprendre l'avance sur d'innombrables charrettes qui apportaient à la capitale son approvisionnement quotidien, et qui ne consentaient guère à se déranger. Diligences, chariots de toute espèce, omnibus, tout cela se

heurtait et roulait sur la route encombrée. Ajoutez des troupes de bœufs et de moutons venant à pas très-lents sur les marchés de Sceaux et de Poissy. Les auberges étaient toujours remplies, toujours bruyantes, et dans les maisons des maîtres de poste, le chant du coq ne trouvait personne à réveiller. Déjà, en 1847, le changement était complet. La solitude et le silence avaient succédé au bruit et à l'agitation. L'herbe croissait le long de la chaussée. Les auberges étaient mornes ou fermées, et la triste enseigne des relais de poste pendait délabrée aux murs des cours silencieuses.

On n'a point oublié les plaintes et les réclamations des maîtres de poste. Avouons que si la force des choses et même la lettre des actes constitutifs de leur privilége se tournaient contre eux, ils n'en subissaient pas moins une véritable dépossession. En fait, ils ont peu à peu trouvé, dans l'évolution même qui s'accomplissait, des adoucissements à leur situation. Le coup a été moins rude qu'on ne pouvait le craindre. Les chemins de fer ayant donné lieu à l'établissement d'une multitude de voitures pour desservir les pays qu'ils traversent, ce sont, en général, les anciens maîtres de poste qui ont, d'une manière ou d'une autre, tiré profit des nouvelles exigences de la circulation.

Sans empiéter sur les explications si nombreuses et si délicates que nécessitera la question des tarifs des chemins de fer, nous pouvons dire dès ce moment au sujet des routes, que les voies nouvelles offraient aux voyageurs et aux marchandises des avantages marqués. En ce qui concerne les voyageurs, nous en donnerons la mesure par des chiffres relevés sur les contrôles des anciennes messageries. Afin que l'exemple soit plus significatif, nous nous reportons, pour établir une comparaison, à l'époque

où nos grandes lignes ferrées avaient été mises en exploitation. Eh bien, pour aller de Paris à Lyon, avant l'établissement de la ligne ferrée, il en coûtait 64 francs dans le coupé, 54 francs dans l'intérieur, 46 francs dans la rotonde, et 42 francs sur l'impériale; le chemin de fer prend 56 fr. 80 c., 42 fr. 60 c., et 31 fr. 25 c., suivant la classe des voitures. De Paris à Bordeaux, la moyenne des anciens tarifs était de 82, 70, 62 et 60 fr.; la compagnie d'Orléans perçoit 65 fr. 20 c., 48 fr. 90 c., et 35 fr. 85 c. Encore un exemple : de Paris à Strasbourg, on payait 60, 50, 44 et 40 fr.; on paie aujourd'hui 56 fr. 20 c., 42 fr. 15 c. et 30 fr. 90 c. Si l'on compare le prix des voitures de première classe à celui du coupé des diligences, on voit que la différence est d'un peu plus de 13 pour 100 à l'avantage des chemins de fer. Entre l'impériale des diligences et les wagons de troisième classe, la différence est environ de 31 pour 100. Quant aux marchandises, le prix de l'ancien roulage dépassait de plus de moitié non pas le maximum légal des voies ferrées, mais leur tarif réel; il variait communément de 20 à 25 centimes par kilomètre et par tonne pour le roulage ordinaire; je ne parle pas du roulage accéléré, qui coûtait à peu près le double. La moyenne sur les chemins de fer descend au-dessous de 10 centimes. Chaque ligne compte en outre des articles favorisés qui sont voiturés à des prix très-inférieurs.

La situation n'est pas la même par rapport aux canaux, dont la France possède environ 4,700 kilomètres, et qui n'étaient pas encore entièrement terminés au moment où les chemins de fer ont commencé à leur faire concurrence. Disons en passant que ce chiffre de 4,700 kilomètres paraît bien faible quand on songe qu'il s'applique à un pays ayant près de 53 millions d'hectares ; mais comme ces

voies navigables se trouvent pour la plupart groupées sur quelques parties seulement du territoire national, elles n'en jouent pas moins un rôle important dans le mouvement comparatif des transports. Elles offrent seules une véritable économie sur les chemins de fer, car la moyenne des droits perçus, après avoir été longtemps beaucoup trop élevée, y est généralement descendue à un taux raisonnable, qui ne monte pas à 2 centimes 1/2 par tonne et par kilomètre. Seulement, outre les inconvénients qu'elles présentent par suite de la lenteur et de l'irrégularité de la marche, ces voies de communication sont encore entravées l'hiver par les glaces, l'été par la sécheresse.

Le coup porté par les chemins de fer aux canaux ne pouvait être comparable à celui que recevaient les routes de terre. Dès l'année 1847, il était possible de reconnaître que dans beaucoup de circonstances la navigation conserverait un rôle, toutefois un rôle généralement diminué, à côté de celui des nouvelles routes. On jugeait sans peine qu'il faudrait pour qu'elle succombât que des perfectionnements considérables eussent été réalisés dans l'économie des frais de traction sur les chemins de fer.

D'autres transformations plus ou moins sérieuses s'annonçaient dans telle ou telle partie de l'ordre industriel ou commercial, mais ce sont de ces transformations dont l'examen suppose une expérience plus large et plus étendue que celle qu'on avait pu faire encore.

A côté des faits de l'ordre économique déjà dignes d'être mentionnés, il importe de placer les principes qui dès lors paraissaient acquis à la science. Au milieu de confusions fâcheuses, au milieu des erreurs qui avaient dicté certaines clauses des conventions intervenues entre l'État et les compagnies, on remarque plus d'un germe

fécond, plus d'une vérité salutaire. Certains principes dont l'avenir ne devait pas manquer de tirer profit avaient été posés, et ils avaient été soigneusement maintenus. L'idée même d'élaborer les cahiers des charges dans des vues systématiques, ne se produisit et ne pouvait guère se produire qu'après 1830, ou plutôt après 1833, quand on commença d'aborder sérieusement l'étude de la question des chemins de fer. On ne cessa plus de poursuivre l'accomplissement de cette idée.

L'un des meilleurs principes proclamés tout d'abord est celui qui concerne la durée des concessions. Le système des concessions temporaires a été substitué au système des concessions perpétuelles, dont la restauration avait donné l'exemple, sans attacher à ce mode aucune intention systématique. Une seule concession à perpétuité fut consentie après 1830, celle du petit chemin d'Alais à Beaucaire. Les concessions cessent ensuite d'une manière absolue d'être perpétuelles. La durée en varia beaucoup, comme on sait. Les plus longues s'étendaient à quatre-vingt-dix-neuf années; la plus courte de toutes, celle du chemin de Creil à Saint-Quentin, était seulement de vingt-quatre ans et onze mois. Le gouvernement avait eu à choisir un moyen terme entre des limitations trop restreintes, nuisibles à l'accomplissement de l'œuvre, et des aliénations formelles, qui eussent appauvri le domaine de l'État. S'il ne rencontra pas toujours le point exact où il convenait de s'arrêter, s'il se laissa glisser sur une pente périlleuse, on doit dire qu'il avait du moins proclamé le vrai principe [1].

De plus, la faculté de racheter un chemin concédé, à

1. Nous avons déjà indiqué, au début de ce volume, l'influence que le fait des concessions temporaires pourrait exercer un jour sur la dette publique. V. page 25.

toute époque après un certain délai, délai fixé en général à quinze ans, fut stipulée de bonne heure dans les cahiers des charges. La concession de toutes les grandes lignes se trouva subordonnée à cette réserve dont l'exécution était même minutieusement réglementée. C'était là un corollaire du principe des concessions temporaires, et qui dérivait d'un droit essentiel de l'État. La faculté de rachat est-elle autre chose que l'expropriation pour cause d'utilité publique?

Autre disposition non moins importante : il était devenu de règle que toute autorisation ultérieure de route, de canal, de voie ferrée dans une région que traverserait un chemin concédé ou dans toute autre région, ne pourrait donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la première compagnie concessionnaire. Quoique la prérogative de l'État procédât ici de la nature même des choses, on avait eu raison de la proclamer hautement, afin d'éviter toute contestation. Cela n'était pas inutile. On se rappelle que la compagnie d'Orléans croyait avoir droit dans le temps à des dommages et intérêts à raison de l'ouverture de la ligne de Paris à Lyon qui lui enlevait, disait-elle, un certain nombre des voyageurs de la banlieue de Paris. Même à l'origine, les concessions locales de la Loire n'avaient pas manqué de sauvegarder le même principe, à l'exception pourtant de celle d'Andrezieux à Roanne. A cette idée se relie le droit du gouvernement d'autoriser la construction de routes, de canaux ou de voies ferrées traversant un chemin de fer concédé, sans que la compagnie concessionnaire puisse y mettre aucun obstacle. La stipulation de cette faculté s'implanta d'une manière générale, dans toutes les concessions avant 1848, depuis la concession du chemin de fer de Paris à Saint-Germain.

Des réserves furent faites relativement à la construction d'embranchements sur les lignes concédées et au parcours réciproque des lignes. Aucun exemple de ce genre n'est antérieur à 1830. Les concessions de la période originelle se taisent absolument sur ce point. On établit plus tard en principe, sauf diverses conditions particulières à telle ou telle compagnie et qui sont sans intérêt aujourd'hui, que le gouvernement conservait la pleine faculté d'accorder de nouvelles concessions de lignes s'embranchant sur un chemin existant, ou construites en prolongement de ce chemin, sans que les concessions nouvelles pussent motiver aucune indemnité au profit des anciennes. Il allait de soi que les compagnies concessionnaires des chemins d'embranchement ou de prolongement auraient la faculté, en se soumettant aux tarifs déterminés par l'autorité et aux règlements de police et de service des voies ferrées, de faire circuler leurs véhicules sur l'artère principale. Si les compagnies se trouvaient en désaccord sur l'exercice de cette faculté, c'était au gouvernement qu'il appartenait de décider en dernier ressort. Différentes hypothèses relatives à cette dernière faculté avaient même été prévues; il suffit de mettre en relief les deux points essentiels, c'est-à-dire la faculté d'autoriser et la construction d'embranchements et le parcours réciproque des lignes.

C'était une disposition plus arbitraire, quoique également juste et bonne, que celle qui interdisait aux compagnies de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce pût être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les exploitations desservant les mêmes routes. Égalité de toutes les entreprises de transports devant les chemins

de fer, telle est en un mot la formule introduite dans les cahiers des charges avant 1848. Cette formule, qui ne se produisit qu'un peu tard dans le code des voies nouvelles, était indispensable si l'on ne voulait pas que les compagnies concessionnaires pussent disposer autour d'elles du sort de toutes les entreprises. La clause dont il s'agit a été contestée, mais, nous devons le déclarer ici, par des arguments peu sérieux. Il était plus facile de l'éluder silencieusement en fait que de la combattre victorieusement en principe.

Les cahiers des charges admettaient tous certaines stipulations relatives à divers services publics que les chemins de fer doivent rendre soit gratuitement soit à prix réduits. Telles sont les dispositions relatives au transport des dépêches, à celui des prévenus ou condamnés; telles sont encore celles qui concernent le transport des militaires et des marins et celui du matériel militaire ou naval. Les stipulations ayant trait à l'établissement des télégraphes électriques le long des chemins de fer sont un corollaire de la même idée. Dès que le privilége attribué aux compagnies était une dérivation du droit de l'État, rien n'était plus légitime ni plus naturel que d'assurer des faveurs spéciales à ceux des services de l'État qui ont besoin d'emprunter l'usage ou le secours des voies ferrées.

Ce même principe du droit préexistant de l'État impliquait la surveillance des opérations de chaque compagnie, et l'institution d'agents spécialement chargés d'exercer cette surveillance. Un petit nombre de cahiers des charges cependant contenaient des réserves à ce sujet; mais il est visible que dès avant 1848, à mesure que se développe le réseau, on est de plus en plus conduit à en reconnaître l'utilité.

Sur tous les points, on peut le dire, les conditions auxquelles sont assujetties les compagnies prennent peu à peu du corps et de la fixité. Un régime légal est constitué pour le nouvel engin de circulation, régime qui, tout en soulevant sur divers points de justes critiques, n'en contenait pas moins des données précises sur les différentes branches de la construction et de l'exploitation des chemins de fer. Nous venons de citer quelques articles essentiels, ceux qui touchent de près ou de loin aux conditions mêmes de la concession. Nous n'avons rien à dire des règles concernant la voie, les stations, la traversée des routes et des rivières, les souterrains, les aqueducs, les clôtures, les barrières, etc., etc., règles minutieuses qui tenaient beaucoup de place dans les cahiers des charges, et qui rentrent dans le cercle de la technologie.

Il est, au contraire, certaines dispositions organiques des compagnies qui se lient directement à l'ordre économique, et auxquelles nous devons nous arrêter. En voici d'abord une dont l'importance était énorme, nous voulons parler du service des intérêts avant que l'exploitation fût commencée. On a vu combien il avait été difficile de faire admettre en 1840, à propos de la révision du cahier des charges d'une compagnie concessionnaire, l'idée de payer un intérêt aux actionnaires pendant la durée des travaux; on a vu que cette clause, si indispensable pour le succès des grandes entreprises, avait été adoptée par le conseil des ministres, contrairement à l'avis du conseil d'État[1]. Elle se trouvait pourtant en germe dans les statuts de l'ancienne société du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, mais depuis on

1. Page 396.

l'avait abandonnée. Ni les cahiers des charges relatifs aux lignes des environs de Paris, ni ceux des lignes de Strasbourg à Bâle, et de Bordeaux à La Teste, n'en avaient fait mention. Une fois introduite dans le cahier des charges modifié de la compagnie d'Orléans, elle prit place dans toutes les conventions ultérieures. C'était une conquête d'une valeur inappréciable.

Il avait été admis sans la moindre difficulté, et d'une manière à peu près générale, qu'on exigerait un cautionnement de la part des compagnies concessionnaires. Ce cautionnement devait être rendu par partie au fur et à mesure de l'avancement des travaux, en suivant une progression qui ne différait que peu entre les compagnies assujetties à cette formalité. Si la déchéance était encourue par la compagnie, faute de s'être mise en mesure de commencer les travaux dans le délai déterminé, la somme déposée à titre de cautionnement devenait la propriété de l'État et restait acquise au trésor public. En droit, rien n'était plus juste que d'exiger un cautionnement, mais en fait, il devait être bien rare que la dévolution au trésor public pût être justement prononcée. Trop de circonstances constituaient réellement ou pouvaient être considérées comme ayant constitué un cas de force majeure. Quoiqu'elle fût destinée à rester le plus souvent comminatoire, cette disposition doit être regardée comme un élément utile de la législation des chemins de fer, élément qui ne se rencontre dans aucune des concessions de la période originelle. Des observations analogues à celles qui précèdent s'appliquent aux pénalités prononcées pour le cas où les travaux n'auraient pas été terminés à l'époque convenue. La durée du retard apporté à l'achèvement, les causes qui auraient motivé ce retard devaient influencer singulièrement la décision à intervenir. Cette

cause de déchéance était inscrite dans tous les cahiers des charges antérieurs à 1848 sous une forme ou sous une autre, aussi bien dans les plus anciens que dans les plus récents. Quelquefois les statuts avaient expressément prévu le cas de force majeure, tels que les statuts des compagnies de Saint-Étienne à Andrezieux, de Saint-Étienne à Lyon, d'Andrezieux à Roanne; la plupart des autres n'en parlent pas, mais il est évident que cette éventualité est toujours sous-entendue.

Comptons encore parmi les éléments organiques des compagnies, un droit dont la portée n'avait pas été tout d'abord parfaitement comprise, le droit de contracter des emprunts avec ou sans affectation hypothécaire. Ce droit est généralement reconnu dans tous les cahiers des charges. Il a été ensuite expliqué et réglementé; il suffit pour le moment d'en indiquer la source première qui remonte à la concession du chemin de fer de Roanne à Andrezieux en 1828; cependant ce droit-là ne fut véritablement consacré que par des actes postérieurs à 1830.

Il ne serait pas possible de compter la garantie d'intérêt parmi les principes acquis à la science économique avant 1848. Ce mode d'intervention avait été trop opiniâtrément contesté; une application en avait été faite, il est vrai, mais une seule, et l'on sait après quelles difficultés, avec quelle réserve expresse quant à la signification de la mesure. On avait eu raison de dire que ce n'était là qu'un fait complétement isolé.

Cette dernière mesure exceptée, les éléments cités tout à l'heure forment bien les traits essentiels du régime légal des chemins de fer jusqu'en 1848. Les principes économiques dont émane cette législation n'ont pas encore revêtu une forme dogmatique; ils n'ont pas encore passé par le creuset de la science. Ils se résument en

prescriptions pratiques n'ayant nullement le caractère d'une règle générale. L'exploitation est du reste subordonnée, en principe du moins, à la haute surveillance de l'État.

On éprouve le besoin de se placer à un point de vue plus élevé, et de se demander quelle avait été la pensée intime du gouvernement de 1830 par rapport aux nouvelles voies de communication? Comment avait-il entendu sa tâche dans cette arène si rapidement agrandie? Deux mots suffisent pour rendre compte de ses vues : exécution par l'État, exploitation par des compagnies. Voilà ce qu'il a voulu à travers toutes les phases que la question a traversées; voilà quel fut le fond invariable de sa politique, malgré quelques dérogations isolées et accidentelles. Jamais même sa pensée ne se manifesta mieux qu'au moment où sous l'empire de circonstances impérieuses, il se crut obligé de s'en départir sur quelque point. Les faits parlent ici trop haut pour avoir besoin de commentaires. Ainsi, en 1837, le gouvernement propose de concéder la construction d'un certain nombre de lignes à l'industrie; mais en prenant ce parti quels regrets ne laisse-t-il pas éclater! Combien ne déplore-t-il pas que des raisons financières le contraignent d'abandonner son projet favori! L'année suivante il revient de la manière la plus absolue au système de l'exécution par l'État. Il prétend s'attribuer sans partage toutes les grandes lignes. Si dans le cours de la discussion le ministère se montre disposé à transiger, s'il en vient, à force de limiter ses demandes, à mettre la raison de son côté, il n'agit visiblement que sous le poids d'une pression irrésistible.

Quant à cette idée de laisser l'exploitation à des compagnies, le gouvernement, même en 1838, même au mo-

ment où les exigences de l'État se manifestaient sous la forme la plus âpre, le gouvernement était loin de la repousser. La question était pleinement réservée. Le projet de loi exprimait qu'il serait statué par une loi spéciale sur le mode d'exploitation quand un chemin serait terminé dans toute son étendue. L'État suivrait-il l'exemple que donnait la Belgique, exploiterait-il par lui-même, organiserait-il une régie analogue à celle de l'administration des postes, ou bien confierait-il les routes nouvelles à des compagnies? tout cela restait à examiner. « Il serait imprudent, disait l'exposé des motifs, de donner, dès ce moment la sanction de la loi à tel ou tel mode, dont l'usage pourra signaler les inconvénients encore inaperçus; évidemment il faudra se livrer à des essais. »

Ces essais, le gouvernement les aurait tentés sur les sections de lignes successivement livrées au public, en attendant l'achèvement des lignes elles-mêmes. Mais dès qu'un chemin de fer aurait été terminé d'une extrémité à l'autre, une loi spéciale serait venue consacrer définitivement un système; *alors*, disait-on, *l'État se serait trouvé en mesure de traiter, en connaissance de cause, avec des fermiers auxquels il pourrait confier l'exploitation des chemins pendant un certain laps de temps.*

Telle était la marche qu'on se proposait de suivre. Dans cent autres circonstances où le gouvernement se trouvait moins engagé que dans le projet de 1838 en faveur de l'intervention de l'État, l'idée de laisser l'exploitation aux compagnies avait été énoncée de la manière la plus explicite. Les faits sont d'ailleurs conformes à cette indication. Avant 1848, il n'y a eu que 27 kilomètres exploités par l'administration publique et seulement pendant trois années. Il s'agissait des deux petites sections

conduisant de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique qui ne comportaient guère de concession avant que la grande artère fût construite.

Dans les projets comme dans les résolutions de 1842, l'exploitation de chaque ligne par l'industrie privée devient une des bases essentielles du système. Un acte passé provisoirement par le ministre des travaux publics et définitivement approuvé par une loi devait régler la durée et les conditions du bail. D'un autre côté, le gouvernement restait fidèle, autant du moins que le permettait l'opinion de la majorité, à l'idée de se réserver l'exécution des lignes. Il gardait les terrassements, les ouvrages d'art et l'établissement des stations. Sauf la pose de la voie, c'était là tout le chemin. L'État avait donc élargi le plus possible sa tâche du côté de l'exécution. Ainsi reparaissait toujours le programme : exécution par l'État, exploitation par des compagnies.

Le temps et l'expérience ont désormais fait ressortir ce qu'il y avait de trop absolu ou de trop hasardé dans ces termes. On sait aujourd'hui avec quel succès le système de l'exécution par des compagnies, — bien entendu par des compagnies recevant au besoin l'aide de l'État, agissant sous son contrôle et pouvant employer le concours de ses ingénieurs, — on sait aujourd'hui, disons-nous, avec quel succès ce système a été appliqué. Il n'a plus besoin d'être défendu ; ses effets s'étalent au grand jour. On n'est pas encore arrivé à des données aussi précises en ce qui concerne le second terme de la formule : exploitation par des compagnies. Mais, s'il est vrai qu'à l'heure qu'il est, malgré des faits nombreux et une pratique prolongée, on ne saurait regarder cette dernière question comme étant définitivement résolue, combien n'était-il pas téméraire de vouloir la

trancher d'un seul coup il y a quinze ou dix-huit ans.

L'erreur commise venait de ce qu'on n'avait pas suffisamment approfondi la nature même de chacune des deux tâches résumées dans la formule : exécution par l'État, exploitation par des compagnies. L'exécution est un fait matériel facile à surveiller, facile à vérifier. L'exploitation, au contraire, se compose d'une série d'actes complexes, variables, difficiles à saisir; elle doit satisfaire aux exigences les plus délicates de l'économie publique et de la civilisation contemporaine. Elle remue de tous les côtés, elle met sans cesse en présence une multitude d'intérêts divers. C'est pour cela que nous disions dès le début de ce livre qu'il est bien plus malaisé d'exploiter les chemins de fer que de les construire. Eh bien! cette différence essentielle n'avait pas été suffisamment comprise. Non-seulement le gouvernement de juillet n'avait pas résolu la question, il était même impossible qu'il la résolût. Il ne suffisait pas, en effet, pour cela de pouvoir consulter telles ou telles épreuves accomplies au dehors. Les besoins peuvent différer complétement de pays à pays. Il fallait avoir vu chez soi, pendant un laps de temps assez long et sur une échelle assez large, le mécanisme à l'œuvre.

Sans doute, les compagnies qui ont si bien réussi dans la phase de l'exécution n'ont pas besoin de démontrer qu'elles peuvent exploiter, car elles exploitent; elles n'ont pas besoin de démontrer qu'elles peuvent réaliser des améliorations, car elles en ont déjà réalisé de nombreuses, elles en réalisent chaque jour. On peut demander cependant encore si le système de l'exploitation par l'industrie peut être entouré de toutes les garanties que commande l'intérêt général, s'il peut être approprié à toutes les exigences de la politique et de l'économie sociale? Nous l'a-

vons dit déjà : l'un des principaux objets de la science économique consiste à étudier ce grave sujet. Elle s'efforce de déterminer les conditions au moyen desquelles le but peut être atteint. Il lui appartient de formuler les principes d'où découlent les conditions à remplir.

Au point où nous sommes arrivé de notre ouvrage, il suffit de signaler cette perspective. Le simple bon sens, de même que l'étude la plus attentive des phénomènes énonomiques, conduit d'ailleurs à reconnaître qu'aucun mode d'exploitation ne saurait jeter dans le sol des racines profondes, s'il ne réussit à se mettre en parfaite harmonie avec les aspirations intimes, les besoins essentiels de la société. Le monopole confié à des sociétés industrielles ne trouve de justification qu'à ce prix-là. Ce n'est qu'à ce prix-là que la somme d'influences résultant des grands services dont nous parlons peut sans dommage être remise aux mains de l'industrie privée. La période des origines et la période des discussions, dont il importait de reprendre les traces, ne pouvaient naturellement fournir que des indications insuffisantes pour la solution du problème. L'ère des grandes exploitations qui sollicite maintenant nos regards, nous ouvrira un champ bien plus large et bien plus fécond. Nous allons trouver de toutes parts des faits nombreux et précis, soit en France, où l'œuvre des chemins a reçu durant ces dernières années une si puissante impulsion, soit dans les différents pays étrangers, où les entreprises ont revêtu les aspects les plus variés et les plus curieux.

FIN DU PREMIER VOLUME.

# ERRATA

Page 44, ligne 25, *après ces mots :* l'Amériqne méridionale, *lisez :* soit en Égypte.

Page 275, ligne 1, *au lieu de :* A. Fould, *lisez*, B. Fould, *et V. la note de la page* 270.

# TABLE DES MATIÈRES

## DU TOME PREMIER

Pages.



### NOTIONS PRÉLIMINAIRES ET IDÉES GÉNÉRALES.

Pensée de ce livre. — La science économique appliquée aux chemins de fer. — Son domaine. — Ses caractères. — Ses éléments actuels. — Plan et sommaire de l'ouvrage.



## PREMIÈRE PARTIE

### L'ÉPOQUE ACTUELLE ET LES CHEMINS DE FER

*Idées. — Systèmes. — Procédés. — Travaux. — Influences individuelles. — Résultats économiques et moraux.*

## LIVRE PREMIER

COMMENT L'AVENIR JUGERA LA PÉRIODE ORIGINELLE DES CHEMINS DE FER. — PREMIÈRES MANIFESTATIONS DE LA SCIENCE ÉCONOMIQUE.

## LIVRE DEUXIÈME

COMMENT L'AVENIR JUGERA LA PÉRIODE DES DISCUSSIONS. — QUELS ÉLÉMENTS LA SCIENCE ÉCONOMIQUE Y PEUT PUISER.

QUATRIÈME SECTION. — LA SCIENCE ÉCONOMIQUE DANS LES OUVRAGES PUBLIÉS SUR LES CHEMINS DE FER DURANT LA PÉRIODE DES DISCUSSIONS.



CINQUIÈME SECTION. — LES FAITS ÉCONOMIQUES DURANT LA PÉRIODE DES DISCUSSIONS.

FIN DE LA TABLE DES MATIÈRES.

PARIS. — IMPRIMERIE DE J. CLAYE, RUE SAINT-BENOIT, 7.

LES

# CHEMINS DE FER

AUJOURD'HUI

ET DANS CENT ANS

## OUVRAGES DU MÊME AUTEUR

### EN MATIÈRE D'ÉCONOMIE ET DE MORALE

---

LES POPULATIONS OUVRIÈRES de la France, 2e édition, entièrement refondue et considérablement augmentée. 2 vol. grand in-8°.

LES OUVRIERS EN FAMILLE, ou Entretiens sur les devoirs et les droits de l'ouvrier dans les diverses relations de sa vie laborieuse, ouvrage *couronné* par l'Académie française et par la Société pour l'instruction élémentaire, 5e édition, augmentée d'un *Manuel* des sociétés de secours mutuels et des caisses de retraite, à l'usage des ouvriers des villes et des campagnes. 1 vol. grand in-32.

L'INDUSTRIE FRANÇAISE après la Révolution de février. 1 vol. grand in-18.

FRANÇOIS ARAGO, étude sur les rapports de la science avec l'industrie et sur les caractères de la science au XIXe siècle. 1 vol. grand in-18.

L'INDUSTRIE CONTEMPORAINE, ses caractères et ses progrès chez les différents peuples. 1 vol. in-8°. (Épuisé.)

DE L'ORGANISATION DU TRAVAIL, examen critique des systèmes proposés en 1848. 1 vol. grand in-18. (Épuisé.)

---



PARIS. — IMPRIMERIE DE J. CLAYE, RUE SAINT-BENOIT, 7

# LES CHEMINS DE FER AUJOURD'HUI ET DANS CENT ANS

CHEZ TOUS LES PEUPLES

ÉCONOMIE

FINANCIÈRE ET INDUSTRIELLE, POLITIQUE ET MORALE

DES VOIES FERRÉES

PAR

A. AUDIGANNE

II



PARIS

CAPELLE, LIBRAIRE-ÉDITEUR

RUE SOUFFLOT, 18, PRÈS LE PANTHÉON

1862

Le délai qui s'est écoulé depuis la publication du premier volume de cet ouvrage s'explique d'abord par les oscillations de l'économie générale des chemins de fer français de 1857 à 1859. Il fallait bien attendre que les changements annoncés eussent été accomplis.

Autre considération. Ce deuxième volume où sont examinées les questions si délicates de l'économie actuelle et les problèmes si graves de l'avenir, je m'étais interdit de le publier tant que j'appartenais par mes fonctions au ministère même

auquel ressortissent les chemins de fer[1]. Il y a des règles qu'il faut savoir s'imposer.

Sans doute dans la sphère où il s'efforce de porter la réflexion, ce volume ne touche qu'au domaine de la science. Sans doute encore, l'idée de rechercher les lois du progrès dans un ordre de phénomènes qui intéressent à un si haut degré la puissance et la prospérité du pays, répond à la constante préoccupation du gouvernement dans ce qu'elle a de plus élevé et de plus manifeste. Tout cela est vrai : cependant, on ne peut pas empêcher que les analyses de la science, les déductions et les inductions tirées des faits présents ne se trouvent occasionnellement en regard de telles ou telles décisions, de telles ou telles mesures étudiées, débattues ou prises dans le cours de ces dernières années. C'est une conséquence inhérente à la nature des choses. A tout moment, la question hiérarchique pouvait

1. C'est par des motifs se rattachant à quelques points spéciaux, mais à mes yeux d'une importance réelle, que, dans les circonstances données, j'ai cru devoir me retirer, en emportant d'ailleurs le souvenir durable de tant d'excellentes relations auxquelles j'ai toujours été accoutumé dans la vie administrative.

donc, devait même se trouver engagée. Or, rien de plus inacceptable que de s'exposer à cette triste alternative ou de blesser des convenances résultant de la hiérarchie, ou de manquer à des devoirs imposés par la science.

Pour traiter un sujet aussi actuel, aussi complexe, aussi vif, dirais-je aussi brûlant, que celui-ci, la condition première, la condition suprême, c'était donc de ne relever que de sa conviction. Cette indépendance d'ailleurs, je tiens à le proclamer, ne coûte au respect aucun sacrifice. Elle a ce mérite de donner à l'approbation son prix. En laissant pleine carrière à la critique scientifique, comme à la liberté des opinions, elle ne saurait affranchir de cette réserve, de cet esprit de mesure, toujours si nécessaire en matière pareille, et dont certaines situations font une loi spéciale. En outre, elle était de notre part une obligation particulière envers le public qui avait accueilli notre premier volume avec tant de bienveillance.

A. A.

Paris le 1er mars 1862.

LES

# CHEMINS DE FER

AUJOURD'HUI

ET DANS CENT ANS

---

## LIVRE TROISIÈME

COMMENT L'AVENIR JUGERA LA PÉRIODE DES GRANDES EXPLOITATIONS. — NOMBREUX ÉLÉMENTS POUR LA SCIENCE ÉCONOMIQUE.

---

*Idée générale de la troisième période.*

Lorsque l'avenir envisagera la troisième période de l'histoire des chemins de fer, — cette période des larges développements dans laquelle le monde est entré, et qui doit se poursuivre longtemps encore, — qu'y recherchera-t-il ? On peut le prévoir sans la moindre témérité ; devant ses regards, toutes les conceptions, tous les projets, tous les efforts, toutes les réalisations se résumeront en cette question suprême : Quels éléments l'ère où nous sommes aujourd'hui, et qui sera pour lors évanouie sans retour, aura-t-elle légués aux temps postérieurs? Voilà le véritable point de vue que prendra l'avenir. C'est aussi à

ce point de vue qu'il faut tâcher de se placer soi-même dès qu'on veut pressentir ses arrêts.

Eh bien ! aux yeux de l'observateur futur, un fait éclatant dominera la lice ouverte de nos jours. Quoique la mêlée y ait été souvent fort confuse, quoique la pensée du bien public y ait été souvent comme étouffée par le débordement des intérêts individuels, ce fait s'y distingue sans peine. N'est-ce pas quand les grandes artères commencent à se former que se manifestent les énergiques principes de transformation sociale inhérents aux chemins de fer? Oui certes : alors seulement on voit poindre dans la vie des peuples des conditions naguère inconnues; alors dans le travail du jour présent on voit fermenter la séve du lendemain. Auparavant, il n'y avait de perceptible qu'une donnée presque toute matérielle. On devinait bien que l'esprit de notre siècle avait passé par là, mais son souffle n'avait pas encore vivifié les germes d'avenir. Le grand phénomène qui fait circuler un courant de progrès à la fois moral et matériel sur d'humbles rails rivés au sol demeurait à l'état d'énigme; le sphinx n'avait pas parlé. Le voile qui couvrait la scène n'a pu se rompre que durant la phase des grandes exploitations. Il y a eu alors une révélation formelle. Tel est le fait contemporain qui laissera des traces impérissables dans la mémoire des hommes, et qui pourra toujours défier l'impassible critique de l'avenir.

Il est bon de faire remarquer, en outre, que pendant la période des grandes exploitations on ne rencontrera pas, comme dans les phases antérieures, les seuls efforts de quelques peuples isolés. Presque toutes les nations civilisées sont descendues dans l'arène; mais parvenues à des degrés très-différents sur l'échelle de la civilisation, placées dans des conditions topographiques fort

diverses, elles n'y avancent pas aussi vite les unes que les autres ; elles ne sollicitent pas également les regards. Les pays dont l'action composera le bilan de notre époque peuvent se partager en trois divisions. La première embrasse les deux peuples issus de la race anglo-saxonne, le peuple américain, et le peuple anglais, qui comptaient, comme on sait, des entreprises considérables quand ailleurs l'on observait ou l'on discutait encore. La France remplit à elle seule la seconde division, la France qui, après s'être un moment laissé distancer par d'autres pays, a bientôt repris son rang avec éclat, et stimulé par son exemple toute l'Europe continentale. Dans la troisième section se groupent les divers autres peuples; mais ceux qui, comme la Belgique, comme l'Allemagne, après avoir de bonne heure senti les impulsions de l'esprit d'initiative, ont exécuté maintenant un ensemble de voies vraiment compacte, ceux-là seuls peuvent figurer un peu largement dans la partie de notre livre consacrée aux applications de ce temps-ci. L'action des autres rentre plutôt dans cet avenir encore mystérieux dont nous aurons un peu plus loin à pressentir les traits essentiels et les principales promesses.

# PREMIÈRE SECTION

DÉVELOPPEMENT
ET ÉCONOMIE DES GRANDES EXPLOITATIONS DANS LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE
ET EN ANGLETERRE.

## CHAPITRE I

### GRANDES EXPLOITATIONS AMÉRICAINES

#### I

**Expansion des entreprises. — Distinction entre les zones. L'esclavage et les chemins de fer. — Principaux centres de circulation. Rôle de l'industrie privée.**

C'est dans les mêmes états où nous avons vu les premiers chemins de fer prendre naissance, c'est-à-dire dans les états touchant à l'océan Atlantique, que les grandes entreprises surgirent d'abord. Nous les voyons s'y développer, à partir de l'année 1833, avec une rapidité vraiment extraordinaire. Bientôt les lignes ferrées s'y croisent en tout sens. C'est de là qu'elles partent pour s'étendre ensuite vers les riches vallées de l'Ohio et du Mississipi. Il importe cependant d'établir à ce sujet une distinction entre les états de la région du nord et ceux de la région du midi. Les premiers se lancèrent dans la nouvelle arène avec beaucoup plus de promptitude et d'entrain. S'il est vrai qu'en 1833 la Caroline du sud possédait le plus long *railway* existant

en Amérique, — celui de Charleston à Augusta, sur les confins de la Georgie, — cet avantage purement accidentel ne dura qu'un moment.

En toute circonstance d'ailleurs, la zone septentrionale de l'Union a su prendre l'avance sur la zone méridionale par l'audace de son initiative. Le nord est le foyer de la vie américaine : c'est là qu'est planté, on peut le dire, l'étendard du progrès dans le Nouveau-Monde. Aucune ville du sud, ni Charleston, ni Savannah, ni Nashville, ni Memphis, ni la Nouvelle-Orléans même, malgré les avantages de sa situation, ne rappelle l'expansion rapide des cités de New-York, de Boston, de Philadelphie. Avant l'introduction des *railways,* les anciennes voies de communication s'étaient déjà multipliées autour des métropoles du nord infiniment plus que dans les états méridionaux; mais la différence entre les deux régions a été rendue plus sensible par l'établissement de ces routes en fer qui transforment si vite l'aspect des pays qu'elles parcourent. Les états du sud ne se sont livrés à ces travaux, du moins avec des intentions évidemment systématiques, qu'environ quinze ou dix-huit années après ceux du nord. En 1850, alors que les dix états du cercle septentrional, — le Maine, le New-Hampshire, le Vermont, le Massachusetts, le Rhode-Island, le New-York, le Connecticut, la Pensylvanie, le New-Jersey et le Delaware, — possédaient 10,986 kilomètres de chemins de fer en exploitation, les dix états du sud, — le Maryland, la Virginie, les deux Carolines, la Georgie, l'Arkansas, la Floride, l'Alabama, le Mississipi et la Louisiane, — n'en avaient que 3,715 kilomètres [1].

1. Les plus riches états de l'Union sont ceux de New-York et de Pensylvanie. — Le huitième recensement décennal opéré en 1860 a donné des résultats qui grossissent les chiffres concernant la popula-

Depuis 1850, la plupart de ces derniers, jaloux de s'avancer enfin dans la carrière si largement ouverte, tâchent, il est vrai, de mettre en pratique les procédés de leurs voisins[1]. La Nouvelle-Orléans, où un vaste commerce entretient l'esprit d'affaires, et qui a tant d'intérêt à ne pas se laisser déposséder par des lignes ferrées transversales du transit que lui procure le Missisipi, la Nouvelle-Orléans s'est placée à la tête de ce mouvement tardif. Faisant appel à la rivalité traditionnelle entre les deux zones, elle a provoqué une féconde agitation en faveur des chemins de fer dans le sud et dans le sud-ouest. Ses commissaires ont parcouru les états limitrophes pour y prêcher une sorte de croisade industrielle et réveiller la contrée de son inertie. Quels services ne rendraient pas en effet les nouvelles voies dans des districts que leurs produits agricoles placent au rang des pays les plus favorisés du monde! Avec le riz, le tabac et surtout avec le coton, les exportations des états du midi dépassent de beaucoup celles des états septentrionaux, et cependant la fécondité du sol n'est là qu'imparfaitement sollicitée; d'abondantes richesses minérales demeurent même stériles, faute de moyens de transport. Sans renoncer à son caractère propre, qui est agricole plutôt qu'industriel, sans aspirer follement à lutter contre l'aptitude manufacturière du nord, le midi a donc l'intérêt le plus évident à se ratta-

tion, consignés dans notre premier volume d'après le recensement précédent. Ainsi la population comprenait 31,648,000 âmes en 1860. La population blanche compte dans ce chiffre pour 27,648,000, les esclaves pour 3,204,000, et les individus de couleur, non esclaves, pour le surplus.

1. Au 1er janvier 1855, le chiffre des kilomètres de chemins de fer dans les états du sud était encore inférieur de plus de moitié à celui que possédaient les états du nord. La différence est du tiers en 1860.

cher par des chemins de fer au cercle des grandes transactions commerciales [1].

Quelles causes compriment ici l'essor des volontés? Pourquoi ces provinces si richement dotées par la Providence sont-elles restées à l'arrière-ban de la civilisation américaine? Peut-être faut-il dire que l'agriculture développe moins les idées d'entreprise que l'industrie et le commerce. Le planteur n'a pas besoin, comme le manufacturier, de songer sans cesse à des combinaisons nouvelles, et, si je puis parler ainsi, de se creuser la tête pour triompher de ses rivaux. Grâce à une terre libérale, sa récompense est toujours assurée. Ajoutons que la population est infiniment plus clair-semée dans les dix états du sud que dans ceux du nord; non qu'en somme elle y soit moindre, — les chiffres se balancent entre les deux divisions, — mais la superficie des dix états du nord ne représente pas un quart de la superficie des dix états du midi, non compris même le territoire si vaste du Texas. Il y a d'ailleurs dans le sud une institution énervante par sa nature et capable de neutraliser les plus actives impulsions, institution dont les états méridionaux méconnaissent malheureusement la funeste influence sur leur situation économique, et qui a été le signal, mais non la cause intime, de la lutte où le sort de l'Union est engagé, et d'où, quoi qu'il arrive, elle ne saurait sortir sans un irrémédiable affaiblissement.

On voit que nous voulons parler de l'esclavage. Il est difficile de comprendre en Europe jusqu'à quel point les

1. Sur les ressources des divers états, on peut consulter le tome Ier des *Travaux de la Commission française à l'Exposition universelle de Londres en 1851*, *Force productive des nations*, par M. le baron Charles Dupin ; — *Annuaire international du crédit public pour* 1861, par M. J.-E. Horn.

idées sur cette question sont là-bas faussées. A l'occasion même des chemins de fer, l'esclavage a été le sujet des plus monstrueux sophismes dans des harangues prononcées au sein des *meetings* méridionaux. Tantôt on a prétendu que c'était un avantage de pouvoir employer aux travaux des lignes ferrées les bras des esclaves, puisqu'ils coûtent moins cher que les bras des travailleurs libres; comme si ces derniers ne produisaient pas plus que les premiers, comme si, une fois les chemins de fer achevés, la population d'esclaves qui les aurait construits devait leur fournir les mêmes éléments de prospérité qu'une population d'hommes libres. Tantôt défigurant l'histoire à l'aide des plus étranges abus de la rhétorique, on éxaltait l'aptitude des propriétaires d'esclaves à exécuter des œuvres grandes et difficiles comme les chemins de fer, et on s'écriait : « Le Romain propriétaire d'esclaves a porté ses aigles et installé ses légions jusqu'aux extrémités de la terre, et il a rendu l'Italie le théâtre de la gloire du monde. Le Grec propriétaire d'esclaves a pénétré jusqu'aux sommets glacés du Caucase. » Confusion gratuite, car à Rome et à Athènes ce n'étaient pas les esclaves qui composaient les armées et triomphaient des Barbares, tandis que dans le midi de l'Union américaine ce sont les esclaves qui travaillent et qui produisent. A l'époque où les Grecs et les Romains avaient des esclaves, l'esclavage correspondait à un certain degré de la civilisation générale; il régnait, sous une forme ou sous une autre, sur tous les points du monde, tandis qu'aujourd'hui il isole les états du sud de la sociabilité moderne. Si les soldats ont besoin de savoir qu'ils combattent pour une patrie dont le nom fait leur grandeur, les travailleurs de l'industrie ont besoin de savoir que les fruits du travail contribueront à améliorer leur situation. Veut-on con-

naître ce que vaut dans le travail le concours de mains asservies? Qu'on se rappelle ce qu'était la production sous l'effort des serfs du moyen âge. Veut-on connaître ce que les esclaves valent comme soldats? Qu'on songe à ce qu'étaient les troupeaux d'hommes que rassemblait jadis l'orgueilleux despotisme des rois de Perse; et plus tard, sous un régime qui n'était plus cependant le complet esclavage, qu'on se rappelle quel cas les bourgeois émancipés des cités flamandes faisaient de la masse servile que les seigneurs traînaient contre eux. A lui seul, l'esclavage suffirait pour empêcher les états du sud de rivaliser avec ceux du nord dans l'arène de l'industrie, et cela, malgré les prodigieux éléments de richesse dont leur sol est doté. De longues années s'écouleront avant que les premiers aient construit un réseau de chemins de fer aussi compacte que celui du nord. Supposez l'Union déchirée sans retour et une fédération des états du sud ayant une existence à part, l'esclavage resterait toujours comme une circonstance propre à paralyser l'essor de la contrée méridionale, s'il n'y formait même pas un germe d'active dissolution.

On ne saurait s'attendre, au nord pas plus qu'au sud, dès qu'il s'agit d'une réunion d'états souverains, à rencontrer une cité principale et dominante à laquelle viennent se rattacher, comme chez nous, la plupart des grandes voies ferrées. Les chemins de fer gravitant de ville à ville sont, au contraire, éparpillés, quoiqu'en une mesure inégale, sur tous les points du territoire. Seulement les diverses localités en possèdent naturellement un nombre proportionné à l'importance des intérêts dont elles sont le siége. Ainsi, sous ce rapport, il se trouve dans chaque zone quelques cités privilégiées. Au nord, ce sont les villes de New-York, dans l'état du même nom.

de Boston, dans le Massachusetts, et de Philadelphie, dans la Pensylvanie. Toutes les grandes artères du réseau américain ont là quelques aboutissants plus ou moins directs. Si New-York est plus exclusivement préoccupée de spéculations positives que Boston, la ville religieuse par excellence et qui joint au puritanisme primitif des émigrants anglais certaines tendances littéraires, les deux cités n'en rivalisent pas moins entre elles comme centres de chemins de fer. Pour le groupe d'états composant, à l'extrémité septentrionale du pays le vivant district qu'on appelle encore la Nouvelle-Angleterre, Boston est un point de ralliement; ses lignes ferrées vont toucher au fleuve Saint-Laurent et aux possessions actuelles de la Grande-Bretagne. New-York est la tête des chemins qui mettent l'Océan en communication avec les lacs Ontario, Érié, Michigan, et qui s'enfoncent jusque dans les profondeurs de l'ouest; c'est par cette voie que la grande masse des importations pénètre sur les marchés intérieurs. La même route profite également aux manufactures dont le nombre s'accroît sans cesse autour de New-York. Quant à Philadelphie, dont le caractère emprunte quelques traits à celui de l'une et de l'autre des deux premières cités, et qui est le siége d'une industrie importante, cette ville est surtout un lieu de transit pour les voyageurs et les marchandises descendant vers Washington, et vers la zone méridionale. La position de Philadelphie entre deux grandes rivières, — la Delaware qui l'unit à l'Océan, et le Shuylkill qui la met en rapport avec les régions des mines, — est une des plus favorisées qu'il y ait sur toute la côte de l'Atlantique[1].

Dans les états du sud, où les chemins de fer sont le

1. En 1800, New-York avait 60,489 habitants, Philadelphie 70,287, Boston 24,937; — en 1830, New-York 202,589, Philadelphie 161,410,

plus souvent clair-semés sur de vastes territoires, les lignes les plus notables partent de Baltimore dans le Maryland, de Charleston, de Savannah, de Wilmington dans la Georgie et la Caroline du sud, et de la Nouvelle-Orléans dans la Louisiane. La région de l'ouest et celle du nord-ouest, la région qu'arrosent l'Ohio et le Mississipi dans la partie élevée de son cours, celle que baignent les grands lacs, nous montrent des croisements de lignes nombreux et pressés. Et cependant les villes de ces contrées ne datent que d'hier; mais leur importance s'accroît pour ainsi dire d'heure en heure, comme on peut en juger à Cincinnati, à Indianopolis, à Lafayette, à Colombie, et sur cent autres points. Elles semblent grandir comme l'herbe des forêts, sans que personne y prenne garde. Parmi les principaux centres de circulation dans les régions intérieures, il est indispensable de citer encore les trois villes un peu plus anciennes de Saint-Louis, Memphis et Wicksburg, sur le Mississipi.

Quelle que soit la zone à laquelle ils appartiennent, les divers états de la confédération ont suivi des procédés identiques pour l'établissement de leurs chemins de fer. Partout formalités très-simples pour l'instruction des demandes; partout, ou à peu près partout, l'industrie privée seule dans l'arène des constructions. Cependant si les compagnies sont en définitive restées seules maîtresses du terrain, les gouvernements n'en étaient pas moins intervenus parfois sous des formes diverses pour aider à l'exécution des *railways*. Il y a vingt-cinq ans, à une époque où les Américains s'étaient lancés dans les grands travaux avec la plus téméraire ardeur, divers états, en vue de stimuler les opé-

Boston 61,392; — en 1855, New-York 629,904. Philadelphie 423,000. Boston 162,629.

rations, avaient placé sous l'égide de la garantie publique des prêts faits aux entrepreneurs de chemins de fer. L'état de New-York avait même donné une subvention de 6 millions de dollars (31 millions 200 mille francs) à la compagnie du *railway* de l'Hudson au lac Érié [1]. La méthode consistant à garantir les emprunts fut plus généralement suivie. Adoptée notamment par les états d'Indiana, de l'Ohio, du Michigan, de l'Illinois, elle ne réussit que trop bien, et les forces réelles des localités furent notablement outre-passées. Des désastres financiers, dont le triste souvenir n'est point effacé, vinrent alors entraver temporairement la construction des chemins de fer, surtout des plus étendus. Les gouvernements locaux, ayant épuisé leur crédit, furent obligés d'abandonner à de nouvelles associations les chemins qui leur étaient restés sur les bras. L'industrie privée renaissait ainsi de ses ruines; mais le mode de l'intervention plus ou moins directe de l'état, qui n'a été d'ailleurs en Amérique qu'un fait exceptionnel, disparut presque entièrement après l'échec des compagnies assistées. La garantie des emprunts privés a même été interdite d'une façon expresse par des articles additionnels à la constitution de plusieurs états. Les gouvernements locaux ont prêté plus résolûment, sous une autre forme, leur aide aux chemins de fer, nous voulons parler des concessions de terrains dépendant du domaine public, faites aux compagnies. Singulier phénomène qui prouve l'étendue des ressources existant dans ces régions encore neuves! Nombre d'opérations mal combinées au point de vue financier, et qui causèrent beaucoup de ruines individuelles, devinrent bientôt une source de richesses

1. Cet état avait consacré 64 millions à l'établissement du canal conduisant au même lac.

pour les contrées où elles avaient le plus confusément surgi! La Pensylvanie, par exemple, après avoir été réduite à l'humiliante extrémité de répudier sa dette, vit décupler la masse de ses richesses, et put, en se libérant, relever son crédit un moment déshonoré [1].

Quant au gouvernement fédéral lui-même, il n'était intervenu en aucune manière dans de pareilles entreprises avant 1850; mais alors il dota splendidement une ligne d'une immense étendue, celle dite l'*Illinois central*, en lui votant une concession de terres publiques, dont la valeur n'était pas moindre de 90 millions de francs. L'état de l'Illinois, où cette ligne était construite, ne le cédait à aucun autre en fait de témérité. Le croirait-on? il avait déjà contracté une dette d'environ 12 millions de dollars (62 millions 400 mille francs à peu près), pour des travaux entrepris à travers des terres alors inhabitées. Depuis ce temps la richesse publique a pris dans ces solitudes d'autrefois un essor merveilleux. La libéralité du pouvoir fédéral était bien placée, d'ailleurs, car l'*Illinois central*, qui aboutit à la ville de Cairo, au confluent du Mississipi et du Missouri, ouvre un large débouché à tout le nord-ouest de l'Union. Quoique la politique d'intervention en matière de grands travaux publics ait rencontré des adversaires opiniâtres, elle a reçu

1. Cet exemple était sans doute présent à la mémoire du citoyen américain, qui, dans une lettre publiée à Paris au mois de février 1859, essayait de répondre aux acrimonieuses critiques que provoquait en Angleterre la récente suspension de payements dans plusieurs états. « Les Anglais ont, au fond, disait-il, la conviction que, malgré les non-formalités dont se prévalent les quatre états qui se refusent aujourd'hui au payement de leurs dettes, ces dettes seront liquidées dans un avenir prochain, alors que l'accroissement de la population et des ressources des débiteurs permettront à ces derniers de faire honneur à leurs engagements. »

plusieurs autres applications également fort utiles. En résumé, le principe de l'exécution des chemins de fer par l'industrie privée, tout en étant la règle générale, n'a pas absolument empêché les états locaux, ni même le pouvoir fédéral, de venir en aide à diverses entreprises reconnues digne d'un intérêt exceptionnel.

## II

**Le réseau américain et le système d'exploitation. — Combinaisons singulières. Dépenses, tarifs, produits. — Crises, résultats généraux.**

Le réseau des chemins de fer en Amérique ne provient pas d'un plan général. La création des premières lignes a eu pour résultat d'amener bientôt des prolongements ou des embranchements auxquels on n'avait pas songé d'abord; le réseau s'est ainsi formé peu à peu et pour ainsi dire de pièces et de morceaux. Chacune de ces sections ne visait à l'origine qu'à satisfaire des intérêts de localité; mais comme chaque chemin se dirigeait de préférence vers les villes le plus avantageusement situées, on s'est, en fin de compte, assez rarement écarté des directions les plus naturelles.

Quant à l'administration des chemins de fer, elle est basée partout sur des règles à peu près identiques. Les compagnies sont gérées par des conseils composés d'un président, d'un secrétaire et de plusieurs directeurs. Ces derniers sont choisis par les actionnaires, et en général parmi ceux qui possèdent le plus grand nombre d'actions; leurs fonctions sont gratuites. On se dit que le seul moyen qu'ils aient de se rémunérer de leur peine étant de rendre leur part plus productive, ils sont dès lors d'autant plus intéressés à la bonne gestion des

affaires communes. Présomption naturelle, mais que les faits n'en ont pas moins démentie ! Si les administrations de certaines lignes peuvent être citées comme dignes d'éloges, il en est d'autres dont l'opinion publique a dû stigmatiser l'ignorance ou l'incurie. L'expérience n'a donc pas pleinement donné raison au mode américain. Les abus n'ont pas toujours rencontré non plus un suffisant correctif dans la publicité si complète que reçoivent en Amérique les opérations des compagnies.

Bien que l'avénement des chemins de fer eût fait abandonner de nombreux projets de canaux, les travaux marchent si vite aux États-Unis que les lignes ferrées ont souvent rencontré sur leur parcours soit des canaux déjà construits, soit quelqu'un de ces vastes cours d'eau qui traversent presque d'un bout à l'autre le territoire de la Confédération. On a combiné dans ces cas-là, et parfois de la manière la plus originale, les deux modes de transport, le transport par eau et le transport sur le *railway*, sauf à ne voir dans ces combinaisons que des expédients temporaires. On n'a pas craint d'ailleurs de construire des chemins de fer en concurrence avec les fleuves sur lesquels la navigation à vapeur est la plus rapide et la plus perfectionnée, surtout lorsqu'il s'agit de fleuves comme ceux du nord, où les glaces de l'hiver interrompent toute circulation. Cependant les bateaux à vapeur ne luttent qu'avec désavantage, du moins pour le transport des voyageurs, contre les routes ferrées. Les cas, jadis très-communs, où un *railway* est uni à un canal qui lui sert de prolongement, sont destinés, du reste, à devenir de plus en plus rares. Quelques exemples donneront une idée de ces associations qui ont eu et qui ont encore parfois un rôle important. De Savannah dans la Georgie, on se rend en chemin de fer jusque

sur la rive gauche de l'Alabama à Montgomery, où se présentent deux lignes de *steamers :* l'une pour remonter vers le nord, l'autre pour descendre vers le golfe du Mexique jusqu'à Mobile, et de là gagner la Nouvelle-Orléans. De Baltimore à Halifax, sur les frontières de la Caroline du nord, on va par chemin de fer jusqu'à la cité fédérale de Washington à 129 kilomètres de distance, puis on s'embarque sur le Potomac et on descend jusqu'à Fredericksburg dans la Virginie, où l'on rencontre un autre *railway* pour Halifax. De cette même ville de Baltimore à Wilmington, vers l'extrémité méridionale de la Caroline du nord, on descend en *steamer* jusqu'à l'embouchure de la Chesapeake, où se trouve une ligne ferrée qui va rejoindre le *great southern railway,* aboutissant à Wilmington. De même de New-York à Cincinnati sur l'Ohio on parcourt 230 kilomètres en *steamer* par la route septentrionale, sur un trajet total de 1,379 kilomètres. De la ville de Philadelphie à la cité de Pittsburg, séparées l'une de l'autre par une distance de 644 kilomètres, les wagons et les *steamers* se succèdent d'une façon plus pittoresque que partout ailleurs. La locomotive vous emporte d'abord de Philadelphie à Colombie durant un trajet de 132 kilomètres; puis on s'embarque sur un canal et l'on parcourt jusqu'à Holydaysburg 277 kilomètres; on remonte en wagon jusqu'à Johnstown pendant 60 kilomètres, et il reste encore 167 kilomètres à faire en *steamer*. On a réussi à éviter les retards et les inconvénients qui résulteraient de transbordements aussi répétés. Les voyageurs prennent place sur les bateaux au point de départ même, dans l'intérieur de la ville de Philadelphie, et au moyen d'une combinaison ingénieuse ils n'éprouvent plus aucun dérangement jusqu'au point d'arrivée. Voici comment

on procède : les bateaux, dont la dimension est énorme, sont coupés pour ainsi dire en larges tranches, formant des compartiments tout à fait distincts. Ces tranches sont posées sur les *trucks* du chemin de fer et traînées par des chevaux sur des rails, à travers les rues de la ville, jusqu'à la station des machines dans un des faubourgs. Quand la locomotive a emporté ces fragments sur la première section du trajet jusqu'au bord du premier canal, on les rattache rapidement les uns aux autres à l'avant et à l'arrière du corps de vaisseau, qui les attend avec son appareil mécanique, et avec lequel ils ne forment plus qu'un tout. Lorsqu'il faut reprendre le chemin de fer, le *steamer* est de nouveau dépecé et remis sur les *trucks* jusqu'au second canal[1].

Quelquefois les chemins de fer sont interrompus par de larges cours d'eau sur lesquels on ne pourra jamais, ou du moins on n'a pas encore pu jeter des ponts [2]. Les tronçons aboutissant à l'une et l'autre rive sont alors reliés ensemble au moyen d'un bac qu'on appelle *ferry*, et qui est habituellement desservi par des bateaux à vapeur, *steam-ferries*. Ainsi, de Boston à New-York, la route est coupée par deux *ferries :* de Philadelphie à Baltimore, on rencontre aussi un de ces bacs sur la Sus-

1. *Industrial Resources of the Southern and Western States,* par M. de Bow.

2. On sait pourtant quelle est en Amérique la hardiesse de ces ouvrages. Citons pour exemple un pont en fer de 1,100 pieds anglais (335 mètres) de long, établi pour le passage des convois, au-dessus de la rivière Jordan, en Pensylvanie. Les tabliers sont supportés par de pesantes tours en fer. — Sur une des lignes américaines qui présentait le plus de difficultés, et qui a nécessité les plus grands ouvrages, celle de New-York à Chicago, on voit un pont en bois de 56 mètres de haut, avec une seule arche dont l'ouverture est de 80 mètres. Commencée en 1832, la construction de ce grand ouvrage a duré plus de vingt ans.

quehannah. En pareil cas, on tâche de rendre le passage le moins désagréable possible. On s'arrange pour que l'heure du transbordement coïncide avec l'heure d'un repas qui attend les convives sur les bateaux. De plus, des rails conduisent les wagons de bagages jusqu'au pont du *steamer*, tandis que les voyageurs traversent une galerie couverte aboutissant aux salles inférieures. Le transbordement ne dure pas plus de cinq minutes.

Les lignes ferrées atteignent souvent, aux États-Unis, des longueurs sans égales dans aucune de nos contrées d'Europe. Le *railway* nommé l'*Illinois central*, dont nous avons parlé, et qui appartient à cet État de l'Illinois admis dans la confédération en 1818 avec 80,000 habitants, où l'on en compte plus de 1,600,000 en 1860, et où la population a doublé durant les dix dernières années, — l'*Illinois central*, avec ses embranchements, n'a pas moins de 1,176 kilomètres. Partant du confluent du Mississipi et de l'Ohio, il va, en se bifurquant, toucher sur plusieurs points de la frontière septentrionale de l'état, qu'il traverse du côté de l'Iowa et du Wisconsin. L'état de New-York possède une voie ferrée de 1,000 kilomètres, le *Central railway*, qui se dirige par Albany, Rome, Syracuse, Palmyre et Rochester, sur Buffalo, aux bords du lac Érié, et que divers embranchements rattachent au lac Ontario. Le chemin direct de New-York à Érié compte 748 kilomètres d'étendue, sans parler des prolongements jusqu'à Chicago et jusqu'à *Cedar-Falls*, qui en accroissent énormément les proportions. Dans le Maryland commence le chemin de Baltimore à Wheeling sur l'Ohio, qui traverse la chaîne des Alléghanys au moyen de plans inclinés, et qui compte jusqu'à Wheeling 610 kilomètres, mais qui rencontre dans cette ville

des *railways* pénétrant jusque dans les profondeurs de l'ouest. Les chemins de 300 à 600 kilomètres, c'est-à-dire des chemins comme ceux de Paris à Dunkerque, à Nantes, à Strasbourg, à Lyon ou à Bordeaux, sont trop multipliés pour qu'il soit possible de les mentionner.

L'alliance des compagnies différentes permet d'accomplir les plus longs trajets sans quitter le chemin de fer. L'exemple le plus étonnant de ces combinaisons a eu pour objet d'ouvrir une ligne continue entre l'extrémité septentrionale et l'extrémité méridionale de la confédération, entre le Maine et la Louisiane, entre la ville d'Augusta et la Nouvelle-Orléans. Comme il existe d'Augusta à Québec, dans les possessions anglaises, un chemin qui s'embranche à Lewistown, sur la principale artère du Maine et des autres états du nord, on peut dire que cette grande voie part du Saint-Laurent pour aboutir au golfe du Mexique. Divers embranchements en cours d'exécution la prolongent au nord jusque sur les côtes les plus lointaines de la Nouvelle-Écosse. Cette immense artère ferrée est à peu près complète en 1861. Une vingtaine de compagnies ont ainsi formé une sorte d'alliance qui s'étend sur environ 2,500 kilomètres circulant parfois à travers des pays encore presque déserts, appelés ainsi à jouir des voies de communication les plus perfectionnées avant d'avoir eu seulement des sentiers praticables. La vitesse moyenne sur les chemins de fer américains est à peu près égale à celle de nos trains dits *omnibus* (30 à 40 kilomètres par heure). Diverses dispositions prises par les compagnies facilitent les voyages pour les grandes distances. Ainsi on peut avoir dans les wagons un compartiment séparé, avec un lit. L'*Yankee*, habitué à parcourir journellement de vastes espaces, s'accommode sans peine de ces installations éphémères :

il prend ses aises sans façon; absorbé dans la pensée de ses affaires, il ne s'occupe aucunement de ses voisins. Les trajets ne sont pas toujours exempts d'incidents périlleux, surtout l'hiver, dans les États du nord-ouest, où les villes se trouvent assez éloignées les unes des autres. Les neiges ont plus d'une fois, par exemple, enveloppé les convois, au point de rendre impossible la marche des machines, et de soumettre les voyageurs aux tortures de la faim et du froid en même temps qu'aux angoisses d'une cruelle incertitude.

L'ère des grandes exploitations a commencé pour les États-Unis vers la fin de l'année 1833, où l'on comptait déjà environ 1,200 kilomètres livrés au public. Ce chiffre, qui était presque doublé trois ou quatre ans plus tard, arrivait à 3,500 environ en 1840. Si nous franchissons dix ans pour gagner l'année 1850, nous trouvons alors 12,000 kilomètres en exploitation. L'activité des travaux a été si grande durant la période quinquennale qui suit, que ce dernier nombre était à peu près triplé en 1855 (31,115 kilomètres). En 1861, au moment où les déchirements de l'ordre politique menacent d'entraver l'expansion des lignes pour un temps plus ou moins long, l'Union ne possédait guère moins de 50 mille kilomètres, chiffre qu'on peut tenir pour égal, sinon pour supérieur, à celui que possédaient alors tous les autres pays du monde pris ensemble [1]. La somme totale con-

1. Sur les trente-trois états de la confédération, il y en avait, en 1860, trente et un qui avaient déjà des voies ferrées en exploitation; un autre s'occupait d'en établir une. Le seul des états qui n'eût encore entrepris aucun travail de ce genre c'était l'Orégon. Deux états n'avaient qu'un seul chemin chacun. L'Arkansas et la Californie venaient ensuite comme comptant le moins de lignes. L'état de Massachusetts est celui où les chemins de fer sont le plus multipliés par rapport à la superficie du pays. Ceux des états où les exploitations

sacrée par les États-Unis aux travaux des chemins de fer était évaluée, au commencement de l'année 1855, à 3 milliards 294 millions de francs; elle dépassait 5 milliards en 1861.

L'essor si progressif des voies ferrées avait été néanmoins ralenti de temps en temps par des crises financières ou industrielles : en 1837, en 1847, en 1857. Le cycle de dix années ramenait ainsi, avec une précision en quelque sorte mathématique, l'échéance de ces bouleversements. Il fallait, aurait-on dit, cet intervalle pour que les leçons du passé fussent mises en oubli, pour que les éléments d'une nouvelle tempête eussent le temps de se condenser. La dernière de ces crises, celle de 1847, avait présenté cette circonstance que le discrédit des titres émis par les compagnies de chemins de fer, en avait été une des premières manifestations. Pourtant la crise était, dans son principe, essentiellement financière, et ce ne fut que par contre-coup qu'elle occasionna, pour toutes les opérations industrielles et commerciales, d'incalculables embarras. La plupart des banques américaines avaient été réduites à suspendre leurs payements en espèces. A New-York, tous les banquiers s'étaient concertés pour fermer leurs bureaux pendant une journée, sauf à reprendre le lendemain leurs opérations, mais en papier seulement. Comme les banques avaient prolongé au delà de toute mesure la longueur de crédits trop facilement accordés, d'ailleurs, à des entreprises ou tout à

actuelles ont le plus de développement sont l'Ohio, l'Illinois, le New-York, la Pensylvanie, le Massachusetts et l'Indiana. Pour les lignes en construction, les états qui en possèdent le plus se classent dans l'ordre suivant : l'Indiana, l'Ohio, l'Illinois, la Pensylvanie, l'Iowa et la Virginie. — Les six territoires d'Utah, de New-Mexico, de Washington, du Kansas, de Nebraska et de Colombie, encore presque inhabités, ne renfermaient aucun tracé de chemin de fer en 1860.

fait chimériques ou extrêmement aventureuses, il en était résulté une énorme émission de valeurs factices qui, au premier signe d'alarme, pesèrent de tout leur poids sur tous les autres titres. Singulier phénomène qu'il convient de relater en passant! Au moment de la plus grande détresse, on était cependant en présence d'une masse de marchandises remplissant tous les magasins, débordant de toutes parts sur les quais et sur les places publiques. C'est cet encombrement, sans doute, qui faisait dire au consul de Belgique à New-York, dans une dépêche du mois d'octobre 1857 : « Ce pays est plein de ressources et de richesses, et quoique la chose paraisse paradoxale en ce moment, c'est littéralement un embarras de richesse qui a causé toute cette désolation. » Devait-on, cependant appeler richesse dans le véritable sens du mot des produits amoncelés qui ne trouvaient point à s'écouler? C'était au moins une richesse réduite et dont l'accumulation devait coûter cher aux détenteurs. Des produits accumulés outre mesure constituent, en définitive, de véritables non-valeurs. La situation ne s'éclaircit que grâce à des sacrifices de 50, de 60, de 70 pour 100.

Il était tout naturel qu'au milieu de la dépréciation générale et du resserrement de la circulation, les compagnies de chemins de fer eussent de la peine à se procurer des ressources. On en vit cinq ou six suspendre leurs payements. Celles dont les lignes étaient encore inachevées furent le plus cruellement atteintes. Les expédients auxquels avaient eu recours tels et tels directeurs furent dévoilés, en même temps que les calculs intéressés qui en avaient été le mobile. Triste révélation! mais qui, dans un pays où l'on a plus qu'ailleurs l'habitude de ces ouragans périodiques, n'empêcha pas le mouvement de reprendre son cours aussitôt que l'orage fut passé.

Néanmoins, le peuple américain ferait bien, soit que l'Union se rétablisse, soit qu'elle se rompe sans retour, de se rappeler les paroles que le président de la confédération consignait dans son message annuel de 1857, et qui peuvent trouver leur application ailleurs qu'en Amérique : « Les dernières et désastreuses commotions monétaires peuvent produire un bon effet si elles sont cause que le gouvernement et le peuple reviennent à la pratique d'une sage et judicieuse économie dans les dépenses publiques et privées. »

Quoiqu'elles aient été parfois inconsidérément faites, les dépenses consacrées aux chemins de fer, si on les envisage en masse, n'ont rien eu de disproportionné avec les forces effectives du pays. Le chiffre total d'environ 5 milliards indiqué plus haut est inférieur de moitié aux dépenses du même genre en Angleterre[1]. Déjà dans la phase originelle des chemins de fer, nous avions pu indiquer combien ces ouvrages étaient moins coûteux en Amérique qu'en Europe, notamment qu'en Angleterre ou même en France[2]. Nous avions signalé aussi que les prix de revient différaient assez notablement entre les États de l'Union. Ce point de l'économie des voies ferrées en Amérique ne manque pas d'intérêt. C'est dans le groupe de la Nouvelle-Angleterre que les prix sont le plus élevés : la moyenne n'y dépasse pas pourtant 150,000 fr. par kilomètre; elle descend à 132,000 fr. pour les autres états du nord, si l'on excepte la Pensylvanie, où des accidents de terrain plus sensibles et plus fréquents en font

1. Notons, à titre de renseignement, que le budget fédéral annuel est de 60 à 62 millions de dollars (312 millions à 322 millions de francs), y compris les intérêts de la dette publique, qui n'étaient, avant la guerre antifédérale, que de 3,177,000 dollars (16,520,400 francs). — 1860.

2. Pag. 107 et 108, t. Ier.

hausser un peu le chiffre. Dans le sud, moins peuplé que le nord, dans l'ouest, où les terrains sont à vil prix, où le bois des forêts séculaires ne coûte rien, la moyenne fléchit souvent de plus de moitié. On cite, comme exemple d'un extrême bon marché, le *railway* construit dans la Caroline du sud en 1833, et qui ne revenait, avec le matériel d'exploitation, qu'à 7 millions 132 mille francs pour une longueur de 220 kilomètres, c'est-à-dire à 32,000 fr. environ par kilomètre. Les frais de terrassement ne s'élèvent pas beaucoup au-dessus de 3,000 fr. par kilomètre dans les états de l'ouest; mais à mesure que le flot incessant de la population émigrante déborde davantage sur la riche vallée du Mississipi, où dans un siècle l'on comptera peut-être cent millions d'hommes, on voit monter aussitôt les dépenses de premier établissement[1]. Il faut savoir qu'aujourd'hui comme au début on est bien moins difficile sur l'exécution en Amérique qu'en Europe. Aucune comparaison n'est possible sous ce rapport entre les ingénieurs américains et les ingénieurs français ou anglais. L'impatience du peuple américain se contente toujours et sans avoir même l'air d'en concevoir aucun soupçon, des constructions les plus imparfaites. Le seul souci des ingénieurs semble être la plupart du temps de frayer un passage. Dès qu'on peut passer, leur tâche est remplie, peu importe si le passage est sûr ou périlleux.

Le bas prix auquel s'effectuent assez généralement les

1. Le directeur du recensement officiel de la population, M. Kennedy, estimait en 1852 que 17,401 kilomètres alors exploités avaient coûté 1,858,320,000 francs; c'était 106,793 francs par kilomètre. Aucune évaluation ne lui paraissait possible pour les chemins en construction; mais ils lui semblaient devoir coûter moins que les autres, parce qu'ils étaient principalement entrepris dans la zone méridionale et dans la zone occidentale.

transports, sans être aussi notable qu'on l'a dit quelquefois, mérite d'être signalé. En Amérique moins qu'en aucun autre pays, on ne doit méconnaître que le bon marché est une des conditions essentielles pour obtenir du nouveau mode de communication toutes les conséquences favorables qu'il porte en lui-même. Cependant les tarifs qui sont laissés bien plus qu'en Europe au libre arbitre des compagnies, surtout dans les états du nord, varient trop d'une ligne à l'autre. S'ils descendent souvent au-dessous de 2 *cents* par mille, c'est-à-dire de 6 centimes environ par kilomètre, ils montent parfois à 3 *cents* et 3 *cents* 1/2. Comme il n'y a souvent, ainsi qu'on l'a dit[1], qu'une seule classe de voitures, il est assez difficile d'établir, sous le rapport du prix des places, une comparaison avec notre propre pays. Si nous considérions pourtant les tarifs dans nos voitures de seconde classe comme un moyen terme, nous trouverions que les États-Unis ont très-souvent un certain avantage sur nous, avantage peu significatif quand on l'estime par kilomètre, mais qui devient assez sensible pour de longues distances. La réduction des prix actuels n'en doit pas moins être regardée, dans certains états, comme une mesure d'un véritable intérêt public. Qu'on ne dise point que les tarifs sont proportionnés aux frais de construction des lignes, car c'est dans le sud, là précisément où les routes ferrées sont construites au meilleur marché, que les taxes sont les plus lourdes. Le taux dépend bien plus de l'activité de la circulation que des dépenses de premier établissement ; mais l'accroissement de la circulation n'est-il pas subordonné lui-même à l'abaissement des tarifs ? Sans aucun doute ; il s'agit là d'une loi tout à fait incontestable, que confirmeraient

1. Tome I^er, page 109.

d'ailleurs les phénomènes les plus curieux et les plus significatifs constatés aux États-Unis. Dans certains états du nord où les tarifs sont faibles, on a vu les sommes perçues sur les *railways* augmenter de 75 pour 100 en cinq années. Dans le programme du chemin de Boston à Lowel, on avait évalué le nombre annuel des voyageurs à 37,500, et en dix ans il s'est élevé à 400,866 par année. Sur un autre chemin du même district, celui de Boston à Worcester, ce nombre est monté de 23,500 à 470,319. On a bientôt compté plus d'un million de voyageurs sur l'*Eastern railway*, de Boston à Portland, sur lequel on espérait en avoir tout au plus 121,000 [1]. Ne peut-on pas dire dès lors que ce sont les routes qui font les voyageurs ? Oui, certes : les rapports entre les hommes se multiplient en raison des facilités offertes par les voies de communication. L'exemple de l'Europe est, sous ce rapport, tout aussi concluant que celui des États-Unis.

Au point de vue des produits annuels, les chemins de fer américains se présentent dans des conditions en général assez favorables ; — non qu'il faille s'arrêter aux dividendes de 10 et 12 pour 100, distribués seulement par quelques lignes, mais le fait ordinaire, la moyenne

1. On peut consulter sur tout ce mouvement les publications périodiques : *De Bow's Review*. — *Hunt's Marchants' Magazine*. — J'ai eu sous les yeux les rapports annuels d'un grand nombre de compagnies, dont je dois la communication, comme celle d'autres documents relatifs aux chemins de fer de l'Union, à l'obligeance de M. Vattemare, qui poursuit, comme on sait, avec une louable persévérance l'œuvre des échanges de livres entre les peuples. — La *Revue Britannique*, qui, dès l'origine, a souvent emprunté aux *Revues* anglaises de curieux travaux sur les chemins de fer, et dont la collection est extrêmement utile à consulter, a reproduit en mars 1859 un article sur les chemins de fer aux États-Unis, extrait de l'*Atlantic Monthly*, et où se trouvent beaucoup d'indications intéressantes.

générale calculée pour les années qui n'ont pas été troublées par les crises financières ou commerciales, flotte entre 4 et 5 pour 100. Sans doute, des capitaux considérables ont été stérilement enfouis dans telles ou telles opérations téméraires ou prématurées; néanmoins, à tout prendre et en considérant la suite des différentes opérations industrielles depuis l'avénement des chemins de fer, l'avenir ne dira pas qu'entre tous les capitaux engagés dans les affaires, ce sont ceux qui s'étaient confiés à la fortune des voies nouvelles qui ont éprouvé aux États-Unis les plus rudes contre-coups des désordres financiers. Les banques américaines, par exemple, ont été bien plus cruellement atteintes. En faisant le calcul de leurs pertes au sortir de la crise de 1857-58, on pouvait en évaluer la somme à près d'un milliard de francs pour un laps de 15 années. Quant au commerce, les dommages qu'il a subis dans la seule épreuve de 1857 ne sauraient guère être estimés à moins de 300 à 400 millions [1]. L'agriculture, elle-même, cette calme industrie des planteurs et des pionniers de l'ouest, avait été affligée, sous le coup des anciennes faillites des banques, par des désastres dont le chiffre échappe à la sta-

1. Ajoutons que les États-Unis ne sont jamais seuls à supporter le poids des pertes. L'Europe, malheureusement, en a toujours sa part. On s'explique que le contre-coup des crises se fasse surtout sentir en Angleterre, car c'est par l'intermédiaire des banquiers ou négociants de Londres et de Liverpool que se règlent généralement les affaires entre l'Europe occidentale et la confédération américaine. La ville de Hambourg, remplissant un rôle analogue pour le nord de l'Europe, avait éprouvé aussi, surtout en 1857, quoique en une proportion moindre que l'Angleterre, mais plus forte que les autres places commerciales du continent européen, les conséquences du désordre financier. Nous avons en France deux grandes cités manufacturières, Lyon et Saint-Étienne, qui, d'une autre façon, se trouvent très-intimement associées au sort du commerce américain.

tistique, et qui furent bien plus difficiles à réparer que ceux du commerce, mais surtout que ceux des chemins de fer qui, on peut le dire, se guérissaient à vue d'œil. Une vague apportait l'obstacle, et une autre l'aplanissait aussitôt. Une fois qu'on s'était remis en route, chaque progrès accompli devenait le signal d'un nouveau progrès. A en juger, pourtant, par les projets qui se succèdent toujours, qui se succédaient au moins jusqu'à la guerre antifédérale de 1861, on croirait que le peuple américain s'imagine n'avoir encore rien fait. Son ardeur dans cette carrière sera l'un des traits dont l'avenir s'émerveillera le plus.

## CHAPITRE II

### GRANDES EXPLOITATIONS BRITANNIQUES

#### I

**Période militante. — Premières grandes lignes. — Erreurs et faux calculs.**

Le développement des voies ferrées en Angleterre, qui remplit une page si importante dans l'histoire industrielle de ce pays, n'y a point suivi la même marche qu'en Amérique. Tandis qu'aux États-Unis le mouvement a tendu à se régulariser aussitôt après les entraînements des premiers jours, en Angleterre c'est après avoir à l'origine mesuré ses pas avec circonspection qu'on s'est abandonné plus tard à des accès fiévreux et à des soubresauts convulsifs.

L'ère du développement des voies ferrées dans la Grande-Bretagne suit de près l'ouverture du chemin de Liverpool à Manchester, qui eut lieu vers la fin de 1830.

Les grandes exploitations ne sont vraiment constituées néanmoins que vers l'année 1836. Jusqu'à cette date, la masse du public semble même assez indifférente à la révolution qui s'opère. L'intérêt du moment se concentre dans la lutte que les compagnies nouvelles ont à soutenir contre la résistance opiniâtre de la propriété foncière dont les exigences eurent pour résultat de faire payer les terrains trois ou quatre fois plus qu'ils ne valaient. Il n'est aucune ligne qui n'éprouve alors un ou deux échecs devant le parlement avant d'être autorisée, et cependant les entreprises de cette époque se distinguent presque toutes par un caractère sérieux. Ce ne sont point de ces spéculations téméraires, conçues seulement en vue de l'agiotage, comme il s'en est produit plus tard. On tombe, il est vrai, dans des erreurs fréquentes et quelquefois formidables, mais on y tombe par inexpérience et de bonne foi.

Le projet d'un chemin de Londres à Birmingham, dont la longueur dépassait 180 kilomètres, fut un des premiers à entrer en scène. Dès le mois de septembre 1830, une société s'était constituée pour l'exécution de cette ligne par la fusion de deux compagnies qui avaient préparé chacune son plan, et qui ne s'entendirent sur le plan définitif qu'à la fin de 1831. L'importance industrielle de Birmingham, dont la population dépassait cent mille âmes, après avoir doublé en un demi-siècle, plaidait singulièrement en faveur de l'œuvre. Armée dès ce moment de 150 machines à vapeur, cette fabrique envoyait sur le port de Londres tous ceux de ses produits qu'elle destinait à l'exportation. Rebuté en 1832 par la chambre des lords, malgré les intérêts qu'il devait satisfaire, le chemin n'obtint qu'en 1833 son acte de naissance en bonne forme. On se mit à l'œuvre presque aussitôt; les travaux

durèrent cinq années. Les devis primitifs, quoique dressés par George Stephenson lui-même[1], furent outrepassés de plus de moitié. Évaluée à un peu plus de 60 millions de francs, la dépense atteignit le chiffre de 148 millions[2]. A la même époque à peu près on exécutait le chemin appelé le chemin de *grande jonction*, entre Birmingham et la ligne de Liverpool, dont la première idée avait précédé celle du *railway* de Birmingham, mais qui avait essuyé à deux reprises les rigueurs de la propriété foncière dans le parlement. Ce chemin était appelé pourtant à rendre les plus grands services aux districts commerciaux et manufacturiers qu'il traverse.

Un autre *railway*, le *grand occidental*, allant de Londres à Bath et à Bristol, rejeté d'abord comme les autres, inaugura un changement notable, qui consistait dans l'élargissement de la voie ferrée. L'ingénieur était M. Isambard Brunel, fils du constructeur du *tunnel* de la Tamise, tout aussi entreprenant, mais moins avisé que son père. Son plan, qui fut combattu à outrance par George Stephenson, adversaire juré des Brunel, et dont la réalisation coûta fort cher aux actionnaires, préparait, dans un avenir alors imprévu, quoique prochain, d'invincibles obstacles pour les communications d'une ligne à l'autre. L'uniformité dans la largeur des voies était une des premières conditions à rechercher dans le réseau des chemins de fer.

Une objection d'un genre particulier fut soulevée

1. V. sur George Stephenson le tome Ier, pag. 94 et suivantes.

2. V. *The Progress of the nation*, par W. Porter, et un écrit anonyme qui eut un certain retentissement en Angleterre en 1843, intitulé *Railway reform*. Une traduction en français de ce dernier ouvrage, publiée d'abord par le *Journal des travaux publics*, a paru ensuite sous forme de brochure.

contre le projet d'un *railway* entre Londres et Southampton. Parce qu'on ne voyait à Southampton ni un port de commerce comme à Liverpool, ni des fabriques comme à Manchester ou à Birmingham, on s'écriait que les éléments de recettes feraient absolument défaut. Malheureusement pour cette expérience, des erreurs commises dans les devis, des engagements imprudemment contractés avec des entrepreneurs insolvables, qui abandonnèrent les travaux inachevés, vinrent un moment placer la compagnie dans la situation la plus embarrassante. Non-seulement il fallut procéder à de nouvelles études, mais pour trouver les fonds nécessaires à l'achèvement de l'œuvre, on fut obligé d'émettre de nouvelles actions à moitié prix de leur chiffre nominal. Quand on arriva au terme, grâce au concours d'un ingénieur habile et qui a été depuis bien connu en France, M. Locke, on avait dépensé près de 65 millions de francs au lieu de 33 millions, portés dans les programmes originels [1]. Les actionnaires d'une autre ligne, celle de Londres à la splendide cité de Brighton, qui n'est pas non plus une ville d'industrie ou de commerce, éprouvèrent des déceptions analogues. Comme cinq compagnies s'étaient ardemment disputé ce chemin, destiné à conduire l'aristocratie sur la plage qu'elle aime à fréquenter durant la saison des bains de mer, la concurrence avait énormément accru tous les frais préliminaires.

La plus malheureuse des entreprises de cette époque fut le chemin des comtés de l'est. Jamais pourtant on n'avait encore prôné dans d'aussi pompeux prospectus les futurs résultats d'une semblable opération. Après avoir promis d'abord 15 pour 100 aux actionnaires, on

1. *History of English Railway*, par M. John Francis.

ne s'était rabattu qu'avec peine au chiffre de 13 pour 100. Mais les devis avaient été dressés avec un inexcusable aveuglement. Telle dépense qu'on avait évaluée à 6 millions à peu près monta en réalité à 18 millions. De très-longs termes s'étaient écoulés, des termes entraînant des frais de toute sorte, avant qu'on pût obtenir l'autorisation parlementaire ; puis l'argent était venu difficilement. On avait rencontré des actionnaires qui refusaient de répondre aux appels de fonds. Le comité des directeurs en fut réduit à menacer soit de suspendre les travaux, soit de poursuivre judiciairement les retardataires, alternative déplorable qui plaçait la compagnie entre deux chances de ruine, car, avec la complexité des procédures anglaises et alors que les actions perdaient plus de 50 pour 100, une contrainte effective était impossible. Un emprunt valait mieux ; il sauva l'avenir, aux dépens des premiers souscripteurs.

Trois chemins d'agrément rayonnant autour de Londres, ceux de Blackwall, de Greenwich et de Croydon, dont les deux premiers sortent à peine des murs de la capitale, méritent d'être mentionnés, soit à cause de leur situation même, soit surtout à cause des dépenses fabuleuses qu'ils ont nécessitées. Croirait-on que le *railway* de Blackwall a coûté 5,340,000 francs par kilomètre ; celui de Greenwich, qui fut le premier chemin où l'on établit un télégraphe électrique, 4,246,000 francs? Celui de Croydon, plus long que les deux autres d'à peu près moitié (14 kilomètres), et dont la dernière section traverse des terrains moins chers que ceux attenant à la ville de Londres, avait encore exigé une dépense d'environ 1,900,000 francs par kilomètre. Sans doute, ces chiffres exceptionnels ne sauraient entrer en ligne de compte lorsqu'on veut se faire une idée du prix de re-

vient des chemins anglais durant cette première période. Quand on sait cependant que le *railway* de Londres à Birmingham revient à 826,000 francs par kilomètre, le *Grand-Occidental* à plus de 879,000 francs, le Brighton à plus de 970,000 francs, on peut affirmer, quoique sur d'autres lignes la dépense ait été moins forte, que le chiffre élevé des prix de construction est un trait général, un trait frappant de cette époque. La rançon excessive payée à la propriété foncière contribuait largement à cet enchérissement.

Qu'arriva-t-il néanmoins? De même que les dépenses avaient dépassé toutes les évaluations, de même les recettes devaient dépasser le plus souvent toutes les espérances. Considérée dans son ensemble, l'œuvre s'annonçait, à la fin de l'année 1835, sous de favorables auspices; elle était de nature à provoquer de nouveaux essais. L'Angleterre avait été d'ailleurs modérée dans ses efforts: depuis le commencement de l'année 1832 jusqu'au 1ᵉʳ janvier 1836, elle n'avait entrepris qu'un millier de kilomètres. Le chiffre total des autorisations accordées depuis l'origine embrassait 1537 kilomètres dont 461 étaient déjà exploités [1]. Tel était alors l'effectif des voies nouvelles. Cette date du 1ᵉʳ janvier 1836 marque en Angleterre la fin de la période qu'on peut qualifier de militante, c'est-à-dire celle où les nouvelles routes trouvent en face d'elles pour les combattre une ligue d'intérêts puissants, quoique aveuglés. A ce titre, cette date aura devant l'avenir un caractère vraiment historique.

1. L'Écosse et l'Irlande figuraient dans ce chiffre pour 71 kilomètres. — L'Angleterre, à elle seule, possédait alors un peu plus de la moitié des chemins exploités en Europe et qui, en dehors de la Grande-Bretagne, étaient répartis de la manière suivante : l'Autriche avait 245 kilomètres, la France 142 et la Belgique 20. (*Documents statistiques*.)

## II

**Période des crises.**
**La folie des chemins de fer. — Déportements de la spéculation.**
**Désordres financiers de 1836 et de 1845.**
**Causes et effets.**

On se départit promptement de la réserve signalée tout à l'heure. Un mouvement désordonné se manifeste durant l'année 1836. Le feu couvait silencieusement sous la cendre depuis quelque temps; mais il était impossible de prévoir l'incendie qui éclata tout à coup. Dans la session de 1836, le parlement se laissa entraîner à voter 1,599 kilomètres de *railways;* les dépenses autorisées montaient à 572 millions de francs. La situation du monde financier était bonne; elle se serait prêtée sans péril à un certain essor de la spéculation. Les capitaux abondaient; depuis une crise demeurée fameuse, la crise de 1825, aucune secousse un peu profonde ne les avait troublés, aucune dépense extraordinaire ne les avait absorbés. Le taux de l'intérêt était faible; des sommes considérables demeuraient parfois improductives faute de placement. La soudaine ardeur déployée pour exploiter ces conditions fut cependant de nature à déconcerter les hommes les plus familiarisés avec les caprices de la Bourse anglaise. Toutes les bornes furent dépassées. Du jour au lendemain, les chemins de fer deviennent l'objet de l'agiotage le plus frénétique; on s'arrache les actions des nouvelles sociétés sans s'informer ni de leurs charges, ni de leur moralité, ni des chances que réserve l'avenir. Les opérations des chemins de fer sont regardées de toutes parts comme un moyen rapide et sûr de faire sa fortune. On se précipite à l'envi vers cette mine d'or

jugée inépuisable. Aucune position sociale ne fut exempte de cet entraînement : le grand seigneur et le gentillâtre des campagnes, le ministre de l'Évangile et l'homme de loi, le bourgeois paisible et le commerçant adonné à d'autres opérations, le boutiquier, le commis, le domestique, le concierge, le simple manœuvre, tous se précipitèrent dans le tourbillon. La spéculation semblait passer un niveau sur tous les rangs. On aurait pu croire qu'il n'y avait plus de classes dans cette aristocratique Angleterre. Il n'est alors aucun projet qui ne paraisse réalisable. Des sociétés diverses se disputent la plupart des lignes. D'un bout à l'autre du pays, on n'a plus d'autre sujet de conversation que le cours de la Bourse; on ne rêve que primes et dividendes. Dans les villages naguère les plus calmes, on avait improvisé sur la place publique des Bourses en plein vent, et les projets discutés là étaient si nombreux qu'on semblait vouloir remplacer les chemins vicinaux par des chemins de fer.

La propriété foncière était entièrement revenue de ses anciennes tendances; elle avait pris goût à une opération qu'elle savait rendre si fructueuse; elle escomptait son adhésion en vendant ses terrains fort cher, et en prélevant une large dîme sur les compagnies. Les *country gentlemen* étaient devenus les soutiens, les promoteurs de toute entreprise nouvelle. Aussi le parlement se montrait-il d'une facilité inouïe dans ses votes. De ses répugnances naguère si revêches, il était passé à une flexibilité des plus engageantes. Les lignes proposées ne rencontraient plus d'obstacle dans son sein, même quand les directeurs n'avaient rien versé au fonds social, même quand le capital n'était souscrit que pour une part insignifiante, ou quand il n'existait que des souscriptions visiblement factices. La seule digue contre le

torrent venait de son propre excès : comme personne ne voulait traiter avec les chemins de fer qu'en exigeant des sommes fabuleuses en échange du moindre sacrifice ou du plus faible concours, il fallait disposer d'immenses capitaux pour se présenter dans l'arène d'une façon sortable. Quelques voix isolées protestèrent contre le dévergondage universel. Ici, on s'écria que les entreprises de chemins de fer devenaient un nouveau mode de dévaliser les gens; là, des économistes exprimèrent la crainte qu'on n'engageât dans ces ouvrages une trop forte partie du capital national. Si la masse des spéculateurs entendit ces prophètes importuns au milieu de l'immense applaudissement qui saluait le triomphe de la spéculation, ce fut seulement pour leur répondre par des moqueries.

Cet entraînement devait toutefois se dissiper bientôt, et comme par un coup de baguette magique. Quelques chemins avaient fini par éprouver de la peine à se procurer des fonds; pour d'autres, les titres étaient tombés au-dessous du cours d'émission. Voilà que tout à coup ces seuls indices, qu'on n'apercevait même pas la veille, semblent montrer des abîmes ouverts de toutes parts. La peur grossit les difficultés d'une situation excessivement tendue. Comme dans toutes les paniques financières, les capitaux se resserrent en un clin d'œil. Tout créancier veut être remboursé, nul débiteur ne veut payer sa dette. Tandis que le taux de l'intérêt monte, les fonds publics fléchissent; les marchandises entassées dans les magasins perdent d'une semaine à l'autre 20, 30, 40 pour 100. Dans les districts manufacturiers, des fabriques se fermèrent; la population qui les remplissait resta plusieurs mois inoccupée. On devine facilement ce que devinrent les petits capitalistes qui avaient non-seulement

placé leurs épargnes dans les chemins de fer, mais excédé leurs forces afin de réaliser un bénéfice plus étendu. Il leur fallut vendre leurs titres avec des pertes énormes. Aux rêves dorés de la veille succédèrent les plus sinistres réalités.

A la suite de ces débordements de la spéculation, l'histoire des chemins de fer anglais nous fait assister durant deux ou trois ans à une sorte d'inertie. Les années 1838 et 1839 n'ajoutèrent qu'un très-petit nombre de lignes au réseau déjà autorisé. Malgré les pertes individuelles qui en étaient résultées, l'entraînement de 1836 eut une action très-considérable sur le développement des voies ferrées dans la Grande-Bretagne. Il hâta la révolution commencée dans les moyens de transport. Restreints jusque-là à quelques districts, les essais s'étendirent désormais sur toutes les parties du territoire. La spéculation avait donné naissance à des lignes d'une importance réelle. Aussi la crise ne compromit-elle pas l'avenir du nouveau système; dès qu'elle se fut apaisée, on reconnut que les chemins de fer démentaient avec éclat les préventions si menaçantes de leurs adversaires en 1826 et en 1830.

La situation financière ne fut pas trop longtemps à se régulariser. Aussitôt que les actions, même celles qui étaient le plus déchues de leur taux primitif, eurent repris un cours normal et une circulation facile, la perte fut regardée comme liquidée. Ceux qui s'étaient ruinés, emportant avec eux leur douleur, avaient disparu de la scène, au milieu de l'indifférence générale. Rien ne s'oublie aussi aisément que les dommages essuyés par autrui. Les lignes construites donnaient déjà une impulsion sensible aux diverses branches de la richesse publique. Les manufactures s'étaient multipliées; les instruments de

production, les engins mécaniques, développés en nombre et en puissance. Tous les éléments de l'ordre économique étaient en progrès. En 1840, la spéculation était revenue à son état ordinaire. Beaucoup de capitalistes sérieux s'étaient résolûment engagés dans les entreprises de *railways*. Les négociants de Liverpool et les industriels de Manchester, ardents promoteurs des voies nouvelles, figuraient en majorité parmi les actionnaires d'un grand nombre de lignes. De 1840 à 1842, l'horizon paraît complétement éclairci; le bilan des principales compagnies se présente même sous les plus séduisantes couleurs. C'est à ce moment-là que les voies ferrées de l'Angleterre, dont l'ensemble se déroulait sur une étendue d'environ 2,800 kilomètres [1], sont le plus fécondes pour les actionnaires. On arrivait parfois à des dividendes auxquels personne n'aurait pu croire trois années auparavant. Le chemin de Birmingham donnait un peu plus de 11 pour 100 du capital primitif; le chemin de *grande jonction*, 10 pour 100; le *Grand-Occidental*, 7 pour 100; beaucoup d'autres, 5 et 6 pour 100. Quant aux deux plus anciennes voies, celle de Stockton à Darlington et celle de Liverpool à Manchester, la première distribuait 15 et la seconde 10 pour 100. Il est vrai que sur d'autres lignes, peu productives ou même entièrement stériles, parmi lesquelles figuraient et le chemin des comtés de l'est et les courtes lignes des environs de Londres, le capital avait perdu plus d'un tiers de sa valeur; mais d'aussi fâcheuses conditions n'affectaient qu'un petit nombre de routes. Il n'y avait guère que la cinquième partie du réseau exploité qui donnât moins de 4 pour 100.

1. 2,521 kilomètres au 31 décembre 1841, et 2,989 au 31 décembre 1842.

Ce rapide retour à un état prospère eut pour effet de précipiter l'Angleterre dans une nouvelle crise, la crise de 1845. Les Anglais l'appellent *the great mania,* « la grande folie, » tandis qu'ils se contentent d'appeler la crise de 1836 *the mania,* « la folie. » Les excitations de cette dernière année étaient loin en effet d'avoir produit dans l'état économique de l'Angleterre des perturbations comparables à celles qu'engendrèrent les emportements de 1845.

Le début de cette nouvelle effervescence peut être reporté à l'année 1843. Vingt-quatre lois relatives à des constructions de chemins de fer passent dans le parlement durant la session de cette année-là; puis, en 1844, on en compte quarante-huit. En 1845, de même qu'en 1836, l'argent abondait; l'industrie et le commerce jouissaient d'une remarquable prospérité; la séve circulait dans toutes les branches de l'activité publique; mais il est plus difficile, comme on sait, de se contenir dans la prospérité que de se résigner dans les revers. Nul ne songeait plus alors aux dures leçons de 1836. Les gens d'affaires les plus expérimentés semblaient les avoir complétement mises en oubli pour se livrer de nouveau à un agiotage effréné. L'entraînement le plus désordonné éclate à partir du mois de janvier 1845, et il dure neuf mois consécutifs, en grossissant de jour en jour. Durant cet intervalle, les compagnies de chemins de fer naissent comme par enchantement. Chaque matin les journaux sont remplis d'annonces célébrant à grands frais les avantages de lignes tout à fait imprévues. Comme indice des ardeurs de la spéculation, disons qu'au lieu de trois feuilles périodiques spécialement consacrées aux chemins de fer, on en compta tout à coup vingt et une.

Le parlement autorisa 4,344 kilomètres de voies fer-

rées en 1845, tandis que jusqu'à la fin de 1844 il n'en avait encore concédé en tout que 3,195. En présence d'une telle avalanche, les ingénieurs louaient leurs services au poids de l'or; les plus renommés avaient des engagements avec quinze et vingt compagnies différentes. La valeur du fer haussa de moitié. Quant au prix des terrains, il ne connut plus de bornes. Ces charges qui grevaient l'avenir d'un poids écrasant n'entravaient point le placement des actions, n'empêchaient point l'essor des primes. Emportés par le désir d'accroître ces profits si rapides, on vit des fondateurs de compagnies recourir aux plus coupables manœuvres. Tantôt, pour donner du corps à des projets sans consistance, ils inscrivaient sur leurs listes de souscripteurs des noms supposés, ou ils prenaient audacieusement le nom des hommes les plus recommandables. Ils falsifiaient leurs livres, ils empêchaient les réunions des actionnaires, ils créaient des votes factices. De leur côté, les souscripteurs se laissaient aller aux plus compromettantes démarches. On les voyait assiéger dès le matin les bureaux des compagnies et les cabinets des courtiers. Il n'y avait plus de considérations capables de les retenir. Des pères de famille, après avoir souscrit eux-mêmes, faisaient souscrire leurs enfants en bas âge. Les uns engageaient leur patrimoine tout entier, les autres jetaient dans le gouffre du hasard les dépôts les plus sacrés. Les chemins de fer ressemblaient à une vaste loterie dont tout le monde voulait avoir des billets. On vit de ces prête-nom, qu'on appelle en affaires des *hommes de paille*, prendre des actions pour 2, pour 3, pour 5 millions de francs. Les femmes elles-mêmes s'étaient mises de la partie; on aurait eu de la peine à trouver une seule famille qui ne fût de près ou de loin intéressée dans ces

fiévreuses opérations. Il nous faudrait remonter au temps de la banque de Law pour retrouver des entraînements comparables à ceux qui mettaient ainsi hors de lui-même un peuple d'ordinaire positif et froid, mais que passionnait alors et que passionne toujours aisément le désir du gain.

L'engouement eut assez de durée pour permettre aux spéculateurs de profession d'écouler leurs titres, au moins en bonne partie. Quand arriva la décadence de ces valeurs, la perte atteignit principalement, comme toujours, la foule des petits capitalistes. On était alors au mois d'octobre. Après les nombreux appels de fonds qui avaient eu lieu, la banque d'Angleterre crut prudent d'élever le taux de ses escomptes. Ce fut là un véritable coup de théâtre qui changea toutes les perspectives. Les coffres se fermèrent encore plus vite qu'en 1836. L'inquiétude bouleversa toutes les imaginations. Les négociations en matière de chemins de fer furent à peu près entièrement suspendues. Nombre de souscripteurs devinrent introuvables. Il serait impossible de calculer l'étendue des pertes qui résultèrent de cette panique soudaine. Toutes les classes de la société en ressentirent les atteintes ; mais ce furent les hommes jouissant d'une fortune moyenne qui furent encore le plus durement frappés. Beaucoup de familles ayant auparavant une aisance assez large virent se rétrécir cruellement les conditions de leur existence. Il y eut alors bien des émigrations sur le continent, par exemple en France, qui n'eurent pas d'autre cause. Des pères de famille à demi ruinés venaient chercher des conditions de vie moins coûteuses, de manière à ne pas trop déprimer le niveau de leurs habitudes. Ainsi l'année 1845, ouverte au milieu de tant d'espérances excessives, était mar-

quée vers sa fin par l'ébranlement d'une multitude de fortunes particulières.

Au point de vue de la destinée même des chemins de fer, l'effet de la crise devait être plus funeste qu'en 1836. La première fois, tout en dépassant les bornes dans lesquelles on aurait dû se tenir, on avait entrepris des créations utiles en elles-mêmes; mais en 1845, alors que le réseau était déjà passablement étendu, la spéculation fut réduite à déborder jusque sur des œuvres d'un intérêt nul ou très-secondaire. En excédant les besoins, au moins les besoins actuels, on jeta dans les affaires de chemins de fer un désordre dont toutes les traces n'ont pas encore disparu après un intervalle de plus de quinze années. Vainement on s'est ensuite montré d'une extrême réserve en fait de lignes nouvelles; vainement on n'autorisa plus que 26 kilomètres en 1849 et 13 kilomètres en 1850: le mal était fait. Les concurrences prématurément créées aux meilleures lignes avaient amoindri la puissance financière des compagnies. Après 1845, les dividendes sont généralement tombés d'un tiers ou même de moitié; les revenus ont été insuffisants pour désintéresser le capital. On a été sept ou huit années à se remettre de cette rude secousse, et plus longtemps encore à surmonter toutes les difficultés si arbitrairement créées. Entre autres enseignements, l'avenir trouvera dans cet exemple une utile leçon, leçon maintes fois reproduite et trop souvent dédaignée : il y verra combien tout entraînement désordonné dans les affaires prépare un difficile lendemain et des ruines inévitables.

## III

**Le système anglais. — Abus des influences. Formalités parlementaires. — Organisation des compagnies. Omnipotence des directeurs. — Énormités : le roi des chemins de fer, son rôle, sa fortune et sa chute. — Effets économiques.**

En dehors des entraînements et des illusions qui avaient préparé les crises de 1836 et de 1845, il y a des causes générales auxquelles on doit attribuer et les déréglements de la spéculation en fait de chemins de fer et la situation affligeante qui en est résultée pour un grand nombre de compagnies. Quelques traits demandent ici à être examinés avec une attention particulière. Le système administratif de l'Angleterre, hostile comme on sait à l'idée de l'intervention de l'état, ouvrait carrière, dans la formation des compagnies, aux subterfuges les plus éhontés et laissait impunies les fraudes les plus manifestes. Le régime légal ne saurait donc être à l'abri de tout reproche. S'il est vrai en général que les affaires des particuliers soient conduites avec plus de vigilance que celles des gouvernements, il est vrai aussi que des œuvres supposant, comme les chemins de fer, la concession de prérogatives exceptionnelles et l'effort collectif d'un grand nombre d'individus, ne sont plus des opérations d'un ordre purement privé. Elles exigent dès lors des règles spéciales et de prévoyantes restrictions. Or, le régime légal des chemins de fer a été longtemps, chez nos voisins, l'application à peu près complète de la doctrine du *laisser faire* et du *laisser passer*. Les sociétés ne relevaient du gouvernement que pour l'autorisation d'établir les lignes et pour la fixation du tarif. Or, l'expé-

rience démontra bientôt qu'autant il eût été insensé de vouloir mettre l'industrie sous un joug trop sévère, autant il était mauvais d'abandonner aussi absolument les compagnies à elles-mêmes. Les abus devinrent si nombreux, le besoin d'un frein si frappant, que le gouvernement britannique, amené par la force des choses à reconnaître que des opérations comme celles-ci ne peuvent être assimilées aux opérations habituelles de l'industrie, se décida enfin à intervenir, quoique d'une main mal assurée.

Après 1836, on avait déjà essayé de mettre quelque obstacle à la formation de ces compagnies sans vigueur, comme il en était éclos sous le souffle de l'agiotage. On avait voulu écarter les souscripteurs notoirement incapables de faire face à leurs engagements. Une loi avait exigé que le dixième du capital fût versé avant toute introduction d'instance devant le parlement. Ce chiffre fut réduit à 5 pour 100 quelques années plus tard; mesure fâcheuse. Après les débordements de 1845, on revint à la fixation primitive. En 1840, en 1842, des actes législatifs avaient touché d'un peu plus près à l'exploitation même. Le ministère du commerce, le *board of trade*, fut investi de fonctions de surveillance et de contrôle. Ainsi les chemins de fer durent désormais être visités par des inspecteurs du gouvernement avant d'être mis en exploitation; l'ouverture pouvait être différée sur le rapport de ces inspecteurs, et elle l'a été maintes fois. Il y a loin de ces précautions au principe de liberté qui prévalut d'abord sans réserve.

Le gouvernement parut disposé à pousser plus loin son action. L'idée des dispositions préventives un peu générales avait pénétré dans quelques esprits. Toutefois, le terrain n'était pas encore suffisamment préparé. Aussi, un *bill* réglementaire, présenté à la chambre des com-

munes en 1844, ne put-il réussir. Avouons qu'il était conçu dans des termes excessifs, propres à choquer les mœurs administratives du pays. On était tombé tout d'un coup dans un excès contraire à celui qu'on s'efforçait de prévenir. Entre vingt clauses destructives de la liberté des compagnies, on réclamait pour l'état la faculté de réduire les tarifs, d'imposer des amendes, de réglementer les détails de l'exploitation, etc. Il n'est pas douteux pourtant que le fond du bill était bon; rien même n'aurait été plus facile que de ramener le projet à des termes parfaitement acceptables. Mais les opposants surent profiter pour le combattre des tendances trop accentuées qu'il décelait dans le sens de la centralisation. On exploita fort habilement les répugnances publiques. On soutint que l'indépendance de l'industrie vis-à-vis de l'état se trouvait atteinte dans son principe. Les intentions du gouvernement furent déjouées au moyen d'une agitation qui remua toutes les couches du monde financier[1].

Une seule modification vraiment importante resta dans le bill mutilé par la chambre des communes, une modification relative aux voyageurs de troisième classe. La taxe établie au profit du trésor depuis 1832 sur les voyageurs des chemins de fer était la même pour les voitures de toutes classes. De cette façon, tandis qu'elle revenait seulement à 3 1/2 pour 100 aux voyageurs occupant les premières places, elle coûtait 12 1/2 pour 100 à ceux des dernières. L'impôt pesait donc beaucoup plus lourdement sur les pauvres que sur les riches, sur le tisse-

1. Déjà, en 1836, il avait été question d'un bill ayant pour but d'organiser l'action du gouvernement; mais, en présence des faits du moment, on reconnut que l'adoption d'un pareil acte aurait pesé sur le marché financier d'une façon fâcheuse. L'homme d'état le plus considérable que l'Angleterre ait eu dans ce temps-ci, sir Robert Peel, s'était prononcé contre ce projet qui n'avait pas eu de suite.

rand des campagnes, par exemple, prenant le chemin de fer une fois la semaine pour rapporter sa pièce chez le fabricant, que sur l'opulent seigneur voyageant pour secouer ses ennuis. Ce système créait d'ailleurs entre les lignes de choquantes inégalités. Celles qui traversaient des pays pauvres et comptaient beaucoup de voyageurs de la troisième classe payaient à l'état jusqu'à 20 et 25 pour 100 de leurs recettes, tandis que la redevance était presque insensible pour les compagnies dont la clientèle se composait surtout de voyageurs de la première catégorie. Trop fidèles à l'esprit de cette législation partiale, les compagnies s'étaient montrées d'une révoltante dureté envers les individus occupant les places les moins chères. Non-seulement on les entassait dans des wagons découverts, comme à l'origine on l'a fait chez nous, mais on ne leur donnait pas même un siége; ils étaient obligés de se tenir debout pendant les plus longs trajets; quelques planches clouées sur les *trucks* semblaient un objet de luxe qu'on ne voulait pas leur accorder. En vain les compagnies essayèrent encore ici de défendre leur droit rigoureux en prétendant qu'il leur appartenait de disposer leurs véhicules comme elles l'entendaient; elles furent contraintes de fléchir sous la pression de l'opinion publique justement offensée. Depuis cette époque, les wagons de troisième classe sont couverts et ils sont garnis de bancs; de plus, des trains à prix réduits appelés *trains parlementaires*, en mémoire de la décision qui les imposa[1], partent une fois par jour sur toutes les lignes. Seulement, la vitesse est sacrifiée; ces trains ne sont obligés de parcourir que 19 kilomètres à l'heure. La masse

1. Loi du 9 août 1844. Ces trains sont devenus généralement très-fructueux pour les compagnies. — Prix des places : un peu plus de 6 cents par kilomètre.

de la population se trouve ainsi privée du principal avantage des chemins de fer, et cela bien plus qu'en France où les trains omnibus parcourent, comme on sait, environ 35 kilomètres par heure. En revanche, les tarifs sont abaissés d'un tiers à peu près pour les voyageurs des trains parlementaires. Le trésor public a renoncé à toute taxe sur ces convois spéciaux.

Désarmé contre les abus de la spéculation, le gouvernement l'était encore davantage peut-être contre les exigences abusives de la propriété foncière, ou plutôt il était tellement incarné dans la propriété foncière, qu'il ne pouvait pas même, à l'origine du moins, éprouver le besoin de réagir contre des actes du plus odieux caractére. Lorsqu'après des résistances aveugles la propriété finit par se prononcer sans réserve pour les voies ferrées, sa faveur ne fut pas moins onéreuse aux compagnies que ne l'avait été son opposition. C'était toujours à des tributs écrasants qu'il fallait se résigner. Les faits les plus scandaleux se pressent ici. Entre mille exemples patents, il en est un dont le retentissement a été considérable, et qui donnera une idée de ces exactions commises au grand jour sous l'égide des lois. La compagnie des comtés de l'est avait promis à un riche propriétaire, lord Petre, une somme de 3 millions de francs comme prix d'un terrain qui valait tout au plus 125,000 francs. Ce n'était évidemment pas le terrain qu'on achetait, mais l'adhésion d'un personnage influent. Écrasée sous ses charges, comme on l'a vu, cette compagnie tâcha d'obtenir quelque réduction sur un engagement entaché d'un vice originel; mais elle n'osa porter sa requête devant les tribunaux. Fort de sa position parlementaire, lord Petre ne voulut entendre à aucun tempérament; Sa Seigneurie reçut en fin de compte les 3 millions avec les

intérêts pour chaque jour de retard [1]. On citait tel autre propriétaire qui s'était opposé à une ligne, parce qu'elle s'approchait de son parc quoique sans l'entamer. Il affectait d'abord de vouloir l'écarter à tout prix ; puis il demanda une indemnité colossale. Cependant voilà que la compagnie abandonne elle-même le tracé primitif; le chemin s'éloigne. On va croire que le propriétaire récalcitrant se trouvera satisfait ; point du tout. Il n'en devient que plus violent dans son opposition, désespéré que la compagnie l'eût ainsi privé de l'indemnité convoitée. On aurait dit qu'on lui avait fait un vol.

Dans aucun autre pays du monde on n'a retrouvé cette même influence agissant à un égal degré, parce que nulle part, pas même en Russie, où l'autorité du monarque lui oppose un contre-poids, — la propriété n'est légalement constituée avec des moyens d'action politique comparables à ceux dont elle jouit dans la Grande-Bretagne. Comme tout propriétaire voulait ainsi battre monnaie aux dépens des compagnies, les terrains étaient vendus à des prix inimaginables. Sur le chemin de Londres à Birmingham, il fallut tripler le prix des terres pour que le second bill ne fût pas rejeté comme le premier. Souvent les premiers tracés d'une ligne ont été fâcheusement alongés par suite des oppositions de tel ou tel lord dont il fallait éviter d'atteindre le domaine. Les rectifications effectuées plus tard ont naturellement ajouté aux frais de premier établissement. Que les actionnaires aient été les premiers à souffrir de ces abus d'influence, c'est vrai; mais le pays lui-même sera obligé pendant longtemps de supporter des tarifs onéreux pour rembourser la dîme imposée par les propriétaires fonciers.

Les coûteuses formalités parlementaires qui précè-

1. *History of english railway.*

dent la concession des lignes ont également accru en une forte proportion le capital engagé dans les chemins de fer. Au seuil du palais de Westminster, nous voyons les compagnies arrêtées par des agents très-habiles à multiplier les procédures, très-âpres en fait d'honoraires. Certaines sociétés ont dû sacrifier pour franchir ces obstacles 50,000 ou 60,000 francs par kilomètre. L'instruction préliminaire concernant le chemin de Birmingham coûta plus de 1,800,000 francs, celle concernant le *Grand-Occidental* plus de 2,225,000 francs, celle concernant le chemin de Brighton près de 5 millions (5 millions pour un chemin de 80 kilomètres!). Outre les frais de procédure proprement dits, il a fallu parfois en supporter d'autres d'une nature équivoque, qui ressemblent singulièrement, malgré les formes sous lesquelles on les déguisait, à des actes de corruption. Lors de la concession du chemin de fer appelé le *Sud-Oriental*, on découvrit par hasard un exemple de ces subterfuges. La compagnie était censée avoir demandé des conseils à un membre du parlement, conseils gratuits bien entendu, mais que, dans l'effusion de sa gratitude, elle voulait cependant reconnaître! Elle n'offrit pas des actions à son avocat bénévole, elle fit vendre les titres qu'elle lui destinait, puis elle lui porta le bénéfice réalisé dans cette négociation et montant à 7,500 francs. Grossière explication, dont se contenta cependant un comité de la chambre des communes dans la crainte peut-être d'exciter trop de scandale! Veut-on une preuve irrécusable de l'étendue du mal? Elle est écrite en gros caractères dans cet acte de 1844, qui oblige les membres des comités formés pour connaître des demandes d'autorisation à déclarer par écrit que ni eux ni les électeurs de leur collége n'ont d'intérêt dans l'entreprise projetée.

Cette loi n'empêcha pas qu'on ne comptât dans le parlement, un an plus tard, cent cinquante-sept membres dont les noms figuraient pour des sommes énormes sur les listes des nouvelles sociétés. Un seul avait souscrit des actions pour 7,275,000 francs. Ni ces souscriptions ni les dépenses parlementaires n'impliquaient nécessairement des stipulations criminelles : les souscriptions pouvaient être sérieuses, les dépenses librement débattues ; mais les unes mettaient en péril l'impartialité des chambres et les autres grevaient d'un poids énorme l'avenir des *railways*.

Ces abus, ces exactions, cette vénalité, cette lèpre en un mot, l'Angleterre ne chercha point à la dérober aux regards. Bien au contraire, elle l'a mise sous le plus grand jour dans des discussions et des enquêtes publiques. Tel est, en toute occasion, le mode adopté chez nos voisins. Qu'il s'agisse du paupérisme en Irlande, des vices de l'administration militaire en Crimée, des atrocités commises dans l'Inde, comme des prévarications dont l'histoire des chemins de fer est remplie, on ne laisse rien dans les ténèbres. La publicité est l'inflexible loi qui plane au-dessus de toutes les existences. C'est à la liberté de la presse, telle que l'Angleterre la comprend et la pratique, qu'est dû le droit acquis à toutes les consciences de se manifester. La première condition du reste pour remédier à des abus, n'est-ce pas de les faire connaître? Nos voisins ont trop le culte de l'utile pour vouloir ressembler à ces malades pusillanimes qui refusent d'appeler un médecin de peur de savoir quel est le mal qui les ronge. Lorsqu'on fouille un peu profondément le caractère anglais, on peut croire que l'orgueil n'est pas étranger à la méthode suivie. Dans tous les cas cet orgueil est salutaire, car s'il implique que l'on a assez de courage pour mettre à nu ses plaies,

il implique que l'on a assez de résolution pour chercher à extirper la racine du mal.

En dehors des individualités officielles, les chemins de fer avaient donné naissance à de nombreuses catégories d'agents s'ingéniant à les rançonner de mille manières. Citons d'abord les fondateurs et les directeurs eux-mêmes ; ils étaient d'ordinaire les premiers à recourir aux manœuvres les plus éhontées pour se faire la grosse part. On en vit quelques-uns, dans les circonstances où leur propre compagnie émettait de nouvelles actions, et quand ces titres jouissaient d'une prime à la bourse, s'en attribuer un nombre considérable, et satisfaire au premier versement avec les deniers sociaux. De plus, de fausses déclarations d'emploi, des détournements positifs ont été maintes fois constatés dans les livres et mis au jour devant des comités d'enquête. Venaient ensuite les ingénieurs recevant des salaires énormes, et coûtant plus cher encore aux compagnies par suite de fréquentes erreurs qu'entraînait leur précipitation en face d'attributions trop multiples. Au-dessous d'eux, les entrepreneurs qui font aux chemins de fer des avances en travaux, qui mettent à leur service un matériel indispensable, ont été de véritables sangsues attachées au flanc des compagnies. Partis pour la plupart des positions sociales les plus humbles, ils se sont presque tous enrichis. Si en parcourant les comtés de l'Angleterre vous demandez à qui appartiennent les terres seigneuriales passant successivement sous vos yeux, vous apprenez que la plupart de celles qu'on a vendues depuis une vingtaine d'années sont tombées entre les mains de ces trafiquants. Les travaux mis à leur compte, ils les répartissaient habituellement entre des sous-entrepreneurs non moins âpres qu'eux-mêmes. Ces derniers cherchaient à opérer leur

principal bénéfice sur les terrassiers et les manœuvres qu'ils allaient recruter dans les parties les plus sauvages de l'Yorkshire et du Lancashire, ou dans les marais du Lincolnshire. L'état de ces manœuvres, désignés sous le nom de *railway labourers*, a tristement préoccupé l'opinion publique en Angleterre. Éloignés de leur pays, complétement abandonnés à eux-mêmes, traités d'ailleurs comme un véritable troupeau de bétail, ils tombèrent bientôt dans la plus profonde dégradation morale. Dans l'état d'abjection où leurs chefs immédiats les avaient réduits, ils ne conservaient aucun sentiment de dignité personnelle, aucune notion du devoir. Leurs déprédations les rendirent l'effroi des campagnes. Ces travailleurs ne connaissaient pour occuper leurs loisirs que l'ivrognerie, les rixes et la débauche. Un certain nombre traînaient sur leurs pas des familles aussi démoralisées qu'eux. Ajoutez qu'une sorte d'irritation perpétuelle était fomentée dans leurs rangs par les abus commis à leur égard, envers les plus ignorants surtout, dans le compte de leur salaire. Les *railway labourers* affligent profondément les regards; leurs misères font un singulier contraste avec le cadre doré des *railways*.

Sur le devant de ce tableau et par-dessus la foule des entrepreneurs enrichis, on voit s'élever au contraire certaines individualités qui éblouissent un moment les yeux et effacent tout autour d'elles. Parmi les parvenus de la spéculation, portés jusqu'aux sommités de la vie sociale, il en est un dont l'existence résume avec un éclat particulier les traits de ces favoris de la fortune. On a déjà nommé M. Hudson. Proclamé roi par des agioteurs en délire, il eut un pouvoir égal à celui du monarque le plus absolu. Les cerveaux étaient tournés à ce point qu'un peuple essentiellement formaliste, essentiellement

jaloux de la tradition, prodigua tout, hommages, influence, rôle politique, liaisons aristocratiques, à un homme d'affaires, à un trafiquant de la Bourse, enrichi de la veille.

Le nom de M. Hudson apparaît pour la première fois dans les questions de chemins de fer en 1833, à propos d'une ligne qui intéressait la ville d'York, où il était né et où il exerçait un commerce obscur. Cette intervention lui valut les honneurs municipaux. Promptement mêlé à de nombreuses négociations, M. Hudson y montra dès l'abord des qualités appropriées au rôle qu'il allait prendre. Il laissa voir notamment une rare habileté à profiter des circonstances et à manier les ressorts qui font marcher les affaires. Calculateur fécond en ressources, il s'entendait surtout à mettre en saillie les côtés les plus propres à inspirer de la confiance au public. En dix années, il amassa des millions, et comme il dépendait de lui d'en faire gagner à d'autres, il devint un véritable dieu pour le monde financier, un dieu qu'on obséda d'adorations et d'encens. Dès qu'il se montrait en public, c'était pour y recevoir des ovations. Sa magnifique demeure était le rendez-vous non-seulement des spéculateurs, mais des hommes le plus haut placés dans l'aristocratie du pays. On l'implorait à genoux dans presque toutes les grandes entreprises de chemin de fer, pour qu'il consentît à y prendre part. Énonçait-il une idée, on l'accueillait avec respect et sans examen. Pour les compagnies dont il voulait bien être le directeur, il agissait sans contrôle; il les engageait en maître absolu dans les plus fortes dépenses sans que nul songeât à s'en plaindre. Chacun apercevait un succès assuré au bout des actes de cet adroit et heureux chef de file.

Une pareille autorité ne pouvait rencontrer de limites

qu'après des revers. Comme pour étayer sa puissance absolue M. Hudson n'avait que le succès, il était condamné à réussir toujours. Sur le faîte de cette pyramide chancelante où la tête devait si facilement lui tourner, une erreur de tactique, une faute de jugement pouvait aussitôt lui devenir fatale. Par malheur, l'exercice d'une autorité irresponsable, toujours périlleux, l'était surtout pour un homme enivré par les flatteries plus encore que par les vapeurs de la spéculation. Un premier faux pas, qui causa quelque scandale, eut lieu à l'occasion d'une ligne fort mal posée dans le monde financier, et dont M. Hudson présidait le conseil. Pour rallier à cette compagnie la faveur du public, il imagina une supercherie qui a été depuis lors souvent imitée : il supposa qu'elle avait réalisé des bénéfices, et il distribua des dividendes pris sur le capital. Les ennemis ne manquent jamais de surgir sur la trace des fautes ; M. Hudson en vit alors apparaître quelques-uns qui, rompant tout à coup le silence universel, s'inscrivirent contre son infaillibilité trop vantée. Des actes plus déplorables que les suppositions de dividendes furent mis à jour un peu plus tard ; alors les récriminations ne connurent plus de limites. Les faits étaient graves, il faut l'avouer. Des transactions avaient eu lieu, des marchés avaient été passés, dans lesquels le roi des chemins de fer jouait le rôle du Sosie de Plaute, tour à tour acheteur et vendeur, et se payant comme président d'une compagnie les objets qu'il avait vendus à cette même compagnie comme simple particulier. De plus, certaines sommes avaient été détournées de leur destination. Ce qu'il y eut de plus triste, c'est que M. Hudson publia pour se justifier une lettre dans laquelle il trouvait ces opérations toutes simples, déclarant que sa charge de président ne lui imposait pas les

devoirs d'un fidéicommissaire. Il fut cependant obligé à des restitutions. Ce fait, insignifiant comme répression pénale, n'en suffit pas moins pour produire un effet moral qui le perdit[1]; le dieu fut dès lors renversé de son autel. Que l'étendue des malversations ait été exagérée, qu'on ait relégué dans l'ombre certaines circonstances qui en atténuaient un peu la gravité, cela est vrai; c'était un retour inévitable. Dans le monde des affaires, plus encore qu'en tout autre, on ne tient compte de rien à celui que les Anglais appellent *a fallen man*, un homme tombé. Ce qui était incontestable, c'est qu'au milieu d'un tournoiement continuel de spéculations poussées à l'excès, le sentiment de la délicatesse s'était singulièrement émoussé chez le coryphée du *Royal Exchange*. On dut reconnaître aussi que les comités de direction, manquant à leurs devoirs les plus essentiels et renonçant à tout contrôle, avaient absolument abdiqué devant lui.

Malgré les enseignements résultant d'une expérience aussi fameuse, l'autorité des comités de direction est demeurée tout à fait exorbitante. Le mal tient surtout à un régime qui rend impossible tout contrôle effectif. Diverses combinaisons ont été indiquées pour protéger les intérêts des actionnaires; l'appréciation des combinaisons de ce genre qui peuvent concerner d'autres pays que l'Angleterre rentre dans la seconde partie de cet ouvrage. Nous devons seulement dire ici que parmi les manœuvres imputées aux directeurs, on a particulière-

1. V. l'*Economist, Railway monitor* pour l'année 1849, et notamment les livraisons des 14 avril et 8 septembre. — Ce recueil a eu longtemps pour rédacteur en chef un économiste fort connu, M. J. Wilson, membre de la chambre des communes, qui, après avoir rempli avec distinction plusieurs postes importants dans l'administration whig, avait été nommé ministre des finances dans l'Inde, où il est mort sans avoir pu mettre à exécution les plans qu'il avait conçus.

ment signalé celles qui se rapportaient à l'extension des lignes primitives. On a fait remarquer que les comités dirigeants s'étaient maintes fois laissés aller avec une facilité déplorable soit à entreprendre des embranchements, soit à acheter d'autres lignes, au préjudice de l'intérêt des actionnaires. Qu'y avait-il au fond de ces procédés? Il y avait que tel directeur trouvait une occasion de vendre fort cher son terrain à sa propre compagnie; il y avait que tel autre se procurait ainsi une ligne ferrée qui conduisait à ses domaines, et en doublait la valeur.

En dehors des comités de direction, comptons les hommes d'affaires, les avocats, les avoués, tous ceux qui intervenaient à un titre quelconque dans les questions contentieuses; ceux-ci prélevaient encore une grosse part sur l'actif des compagnies[1]. Ainsi propriétaires fonciers, membres de la chambre des lords, membres de la chambre des communes, agents parlementaires, procureurs, ingénieurs, entrepreneurs, directeurs, tous rançonnaient sans miséricorde la nouvelle industrie. On a calculé qu'il n'était pas possible d'évaluer à moins de 10 pour 100 du chiffre total la somme absorbée par les impositions purement abusives. Or, si l'on songe que ces prélèvements se sont exercés sur une dépense de 10 milliards de francs, on arrive à cette conséquence que la perte a été d'un milliard.

En fait de pratiques frauduleuses mises en œuvre par ceux-là mêmes qui avaient pour mission de défendre l'intérêt des compagnies, la Grande-Bretagne aura eu, comme en fait d'exigences déployées par la propriété foncière, le triste privilége de voir pousser les choses plus loin que nul autre pays. Il a pu arriver ailleurs que

1. V. un travail publié dans l'*Edinburgh Review* (octobre 1854) sous ce titre : *Railway morals and railway policy*.

la valeur de tels ou tels apports ait été démesurément exagérée, que telles rémunérations aient eu des causes inavouables, que telles ventes purement fictives, immédiatement suivies de ventes véritables, n'aient eu lieu que pour laisser entre certaines mains une prime énorme; il a pu arriver que telle ou telle influence se soit exercée à beaux deniers comptants, que des manœuvres clandestines aient facilité des arrangements plus ou moins opposés à l'intérêt collectif; tout cela est possible. Cependant, nulle part les excès n'auront, devant le jugement de l'avenir, ni la généralité, ni la continuité, ni l'effronterie qui assombrissent l'histoire des chemins de fer anglais. La plupart de ces calamités peuvent se ramener à une seule cause : l'excessive avidité de tous ceux qui ont eu des intérêts à débattre avec les chemins de fer, depuis les grands propriétaires fonciers jusqu'aux agioteurs du plus bas étage. Le pays le plus aristocratique du monde a subi là le joug d'une égalité sordide. Les classes moyennes, qui ont réellement fourni la plus forte part du capital employé, auront payé chèrement les avantages, d'ailleurs incalculables, qu'elles tirent des voies ferrées, avantages qui, du reste, ont déjà profité et doivent profiter encore à leur propre agrandissement dans la vie politique.

## IV

**Importance des faits économiques concernant les voies ferrées en Angleterre. — L'exploitation, son régime et ses caractères. — Système comparé de l'Angleterre et des États-Unis.**

L'importance des faits qui ont si gravement affecté l'économie des voies ferrées, en Angleterre, se comprend mieux si l'on songe que les sommes engagées dans ces

opérations atteignent déjà depuis longtemps des chiffres fort élevés. Aussi tout l'édifice de la fortune publique s'est-il trouvé affecté à certains moments par les oscillations des valeurs qui les représentaient. Le capital dépassait 2 milliards de francs dès l'année 1844 ; il était d'un peu plus de 3 milliards en 1847, et de près de 5 milliards en 1849. Deux ans plus tard, il dépassait 6 milliards. Un des rares ouvrages anglais de statistique qui soient un peu connus en France, ouvrage qui jouit en Angleterre d'une haute et légitime autorité, l'*Histoire des prix* par M. Tooke, estime que de 1851 à la fin de 1855 on avait dépensé environ 250 millions de francs par année, ce qui au 1er janvier 1856 portait la somme générale à 7 milliards environ ; en 1861 on l'évalue communément à 10 milliards. Un tel chiffre n'est pas loin d'équivaloir aux deux tiers du capital de la dette publique de l'Angleterre qui est de 18 milliards de francs [1] ; il représente à peu près le produit total des douanes pendant treize ans et demi, tel qu'il résulte du calcul de la recette moyenne des dernières années.

L'accroissement du réseau suivait naturellement la progression de la dépense [2]. Vers la fin de l'année 1836, le nombre des kilomètres exploités touchait au chiffre de 1,000. C'est à ce moment-là qu'il convient de fixer pour le Royaume-Uni l'avénement des grandes exploitations. Les entreprises revêtent dès lors un caractère qui présage

1. La dette anglaise, avec ses 18 milliards de capital, absorbe par année pour intérêts 550 millions de francs. Elle s'élève ainsi en capital à un peu plus du double de la dette française et environ à 60 pour 100 de plus en intérêts.

2. Le prix de revient par kilomètre sur l'ensemble du réseau s'est tenu généralement, depuis une vingtaine d'années, au milieu de fréquentes variations d'une ligne à l'autre, entre 500,000 et 550,000 fr. — *Documents statistiques.*

leur prochaine influence sur tous les éléments de l'ordre économique, sinon encore sur tous les éléments de l'ordre social. Trois ou quatre années s'écoulent, et nous voyons que l'Angleterre possède plus de 2,000 kilomètres. Dix ans plus tard, en 1850, elle en a plus de 10,000; en 1860, après une nouvelle période décennale, elle en a 16,000.

Dans ces exploitations, les tarifs sont plus élevés que dans les exploitations américaines. Cinq ordres de prix y existent, en général, pour les voyageurs : 1° prix des trains *express*, dans lesquels on paye plus cher que dans les autres, et qui sont exclusivement composés de voitures de première classe; 2° prix des voitures de première classe dans les trains ordinaires; 3° prix des voitures de deuxième classe; 4° prix des voitures de troisième classe; 5° prix des trains parlementaires. En outre les prix ne sont pas calculés sur des bases uniformes. Sur telle ligne, par exemple, le tarif des trains *express* est établi à raison de 20 centimes par kilomètre, sur telle autre à raison de 17, sur une troisième à raison de 10 ou 9 seulement. Mêmes variations pour les autres places et pour les autres convois. Le prix dans les *trains parlementaires* est abaissé parfois au-dessous du taux légal. Nous ne parlons pas des trains appelés *trains de plaisir* qui constituent des services d'un caractère exceptionnel quoiqu'ils soient fort multipliés en Angleterre, bien plus multipliés qu'en France, et qu'ils offrent des combinaisons fort diverses [1]. Les différences qui subsistent relativement au transport des personnes se reproduisent relativement à celui des marchandises. Pour se mouvoir dans le cercle du maximum légal, les compagnies ne consultent que leur intérêt. Chacune d'elles

1. Sur le prix des places dans divers pays, voyez le *Cours d'économie politique* de M. Michel Chevalier, t. Ier, p. 586 à 589 (2e édition).

examine ce que réclame sa situation par rapport à la concurrence qu'il lui faut soutenir soit contre des voies de communication d'une autre nature, soit contre d'autres lignes ferrées. La lutte a lieu alors à coups de tarifs. C'est de cette façon, par exemple, que la voie de fer a victorieusement disputé à la navigation le transport des charbons de Newcastle pour l'approvisionnement de la capitale.

Le produit total du trafic a presque doublé de 1852 à 1860 : de 16 millions sterling (400 millions de francs), il a monté à près de 30 (750 milions). Pendant assez longtemps, même après l'ouverture des grandes exploitations, la somme annuelle provenant des voyageurs dépassait la somme perçue pour les marchandises. Ce n'est qu'en 1853 que le second chiffre commença à s'élever au-dessus du premier : voyageurs, 214 millions de francs ; marchandises, 236 millions. En 1859 les marchandises figurent dans le produit pour 330 millions et les voyageurs pour 313. La différence au profit des marchandises ne suit pas ici une progression aussi rapide que dans d'autres états du continent. La lice est moins ouverte en effet à l'extension indéfinie de cette fraction essentielle du trafic, à cause des facilités qu'offre le transport par eau sur les côtes des Iles Britanniques.

La relation existant entre les voyageurs des voitures de différentes classes mérite d'être notée. Si pour exemple nous prenons l'un des derniers semestres, nous y trouvons que les trains parlementaires, qui sont généralement composés de wagons de la dernière catégorie, avaient transporté à eux seuls 34 millions de voyageurs sur un total de 82 millions. Ajoutons 13 millions de voyageurs de troisième classe dans les autres trains, et nous arrivons à un chiffre qui dépasse notablement la

moitié du total. Les voyageurs de deuxième classe figuraient dans les relevés pour 24 millions, et ceux de première classe pour 10. Dans l'économie des recettes, la proportion n'est plus la même. Comme en Angleterre l'aristocratie paye fort cher ses distinctions, elle avait versé aux compagnies près du tiers de la recette totale. Quant aux voyageurs des voitures de troisième classe, si l'on envisage en bloc et ceux des trains ordinaires et ceux des trains parlementaires, on voit qu'ils n'en fournissaient à eux tous qu'un peu plus du tiers [1].

Le produit kilométrique, qui peut bien mieux que le chiffre total des recettes rendre raison de la valeur financière des voies ferrées, a éprouvé dans la Grande-Bretagne des oscillations considérables. Durant dix années, de 1844 à 1853, il varie entre un minimum de 32,412 francs, et un maximum de 46,334 francs, maximum qui n'a été atteint qu'en 1845, et qui fléchit ensuite comme nous l'avons expliqué, laissant la moyenne décennale à 37,565 francs. Le chiffre de 1845 a été bien des années sans se reproduire. Il a été dépassé en 1860 où la recette kilométrique a été de 46,604 francs. Quant aux dividendes, on peut dire qu'en général, et malgré quelques améliorations récentes, ils ne suffisent plus depuis longtemps pour un placement du genre de celui-ci. Ils ne dépassent pas en moyenne 3 fr. 50 c. ou 3 fr. 75 c. Certaines lignes favorisées distribuent à leurs actionnaires, il est vrai, 5 et 6 pour 100 ou même davantage, mais en revanche il en est beaucoup qui, à la fin des exercices, n'ont rien à répartir. Les chemins d'Irlande, où les compagnies sont exemptes d'une partie des taxes

1. V. les rapports semestriels présentés au parlement par le *Board of trade* en 1860, et les recueils spéciaux, tels que l'*Economist,* le *Railway Times*, le *Railway Intelligence.*

qui pèsent sur celles des deux autres grandes sections du Royaume-Uni, sont ceux dont la moyenne est la plus satisfaisante; viennent ensuite les chemins de l'Angleterre proprement dite; ceux de l'Écosse, où la circulation se ralentit beaucoup durant l'hiver, sont les moins bien partagés.

Il est presque inutile de faire remarquer que les frais d'administration et d'exploitation sont ici d'autant plus considérables que le réseau est divisé entre un plus grand nombre de mains. On compte encore, malgré quelques fusions opérées, environ 250 compagnies ayant chacune un état-major plus ou moins nombreux et en tout plus de 2,000 administrateurs ou directeurs. Il y a là une source de dépense qu'il serait facile de restreindre, avec une autre organisation. Joignez-y les taxes publiques, dont quelques-unes sont perçues au profit de l'état, les autres au profit des localités traversées. L'impôt payable à l'état, calculé d'abord par tête, comme on sait, consiste aujourd'hui dans un droit fixe de 5 pour 100 sur la recette. Quant aux taxes locales, elles sont essentiellement arbitraires : elles se règlent, non d'après des bases déterminées, mais d'après les besoins des localités; elles comprennent le droit des pauvres; leur produit est plus élevé que le total des droits payés au trésor de l'état [1]. Certes, ce système d'exploitation paraîtra extrêmement compliqué. Aussi peut-on tenir pour certain que la critique économique de l'avenir accusera la Grande-Bretagne d'avoir eu, du moins jusqu'à ce jour, des conditions

1. L'assiette des taxes locales suscite depuis longtemps de vives réclamations de la part des parties intéressées, à cause des inégalités, des exagérations qui s'y rencontrent. La réforme serait déjà effectuée sans les préjugés locaux dont l'empire est si puissant dans la sociabilité anglaise.

d'exploitation presque aussi arbitrairement onéreuses que l'avaient été les conditions de premier établissement.

Si l'on compare l'économie des voies ferrées dans les deux pays occupés par la race anglo-saxonne, on y remarque à la fois de nombreux traits différentiels, et de nombreux points de similitude. A prendre l'ensemble des choses depuis l'origine jusqu'à la crise qui ébranle en 1861 le pacte fédéral, la situation a été plus satisfaisante de l'autre côté de l'Océan que dans le Royaume-Uni. La société américaine, quoique facile à entraîner dans les excès de la spéculation, ne se serait pourtant pas accommodée de ces monstrueux abus d'influence dont l'histoire des chemins de fer britanniques a été si longtemps entachée. Aussi que voyons-nous? Tandis qu'aux États-Unis on se livre dès le principe à des applications larges et décidées, en Angleterre surgissent d'abord mille entraves provenant de l'organisation sociale ou politique. Il est à noter que le peuple américain a fait face plus facilement que la nation anglaise aux exigences financières résultant de la transformation du système des transports. Peuple nouveau sur une terre neuve, il ressentait encore sur ce point-là moins que le peuple anglais le poids du passé. Dans la série des crises qui ont bouleversé de l'autre côté de l'Océan les conditions du crédit, il n'y en a pas une qui ait été occasionnée par le fait des chemins de fer, comme il est arrivé pour les fameuses crises de 1836 et de 1845 dans la Grande-Bretagne.

Sans doute, au milieu du bouillonnement d'activité qui a eu pour résultat de frayer en tout sens une notable partie du vaste territoire de l'Union, on n'a pas échappé aux malversations du genre de celles que l'opinion con-

temporaine à déjà flétries dans les compagnies anglaises. En Amérique, comme en Angleterre, on a vu des fourberies impardonnables, des supercheries honteuses se trahir elles-mêmes au milieu d'une généreuse et universelle ardeur. Néanmoins la fraude n'a pas eu ce caractère en quelque sorte systématique qu'elle avait un moment revêtu chez nos voisins d'outre-Manche. Disons pourtant que l'Amérique a vu plus d'une compagnie de chemin de fer inscrite sur le rôle des faillites, entraînant dans sa ruine actionnaires et créanciers; tandis qu'en Angleterre, où des pertes bien cruelles ont fréquemment déprécié les actions, les intérêts des créanciers n'ont pas été atteints.

Autre aspect qui sera certainement remarqué dans l'avenir. Un même fait se dessine sur les deux rives de l'Océan, un fait qui rappelle la communauté des instincts chez l'un et chez l'autre peuple. C'est à l'industrie que de part et d'autre on est redevable des nouvelles voies de communication. Tout procède de son initiative. Jamais en Angleterre il n'a été accordé de subventions proprement dites; l'état a seulement fait quelques prêts à un petit nombre de compagnies, notamment à des compagnies irlandaises. En Amérique, quoique l'abstention du gouvernement ait été un peu moins absolue, quoique les prêts et les subventions directes ou indirectes aient été un peu moins rares, l'industrie cependant remplit seule à peu près toute la scène. Des deux côtés, elle est représentée par des compagnies fort nombreuses; les réseaux sont extrêmement fractionnés. La constitution des compagnies offre en outre beaucoup d'analogie. Les concessions sont d'abord perpétuelles. Ce n'est que tardivement ou exceptionnellement qu'un droit de rachat a été stipulé au profit de l'État, ou que des

limitations ont été spécifiées. L'industrie est d'ailleurs libre dans ses allures aussi bien dans un pays que dans l'autre, et solidement appuyée sur un sol propice. L'exploitation y possède ce caractère *essentiellement commercial* que M. E. Schneider, vice-président du Corps législatif et si bon juge en pareille matière, signalait dans une discussion récente comme un des attributs des exploitations britanniques [1]. Comme corollaire, il suit de ce fait même que l'état s'efface chez les deux peuples dans l'arène de l'exploitation. Il est incontestable, on en a vu la preuve, qu'il s'efface trop, beaucoup trop. L'observation reste vraie même après les mesures adoptées en Angleterre pour lui prêter un rôle sur divers points. Dans ce dernier pays comme en Amérique l'action des lois aurait certainement pu prévenir ou réprimer bien des excès, sans porter atteinte au principe de la liberté de l'industrie et sans contrarier l'expansion des voies ferrées.

Où la différence est grande, c'est dans le cercle des taxes publiques spéciales. Écrasantes et arbitraires chez nos voisins, elles sont nulles, ou à peu près nulles, aux États-Unis. La science économique doit signaler la méthode américaine comme seule en harmonie avec ses principes. Ce n'est pas par des prélèvements directs qu'on peut le mieux faire contribuer les nouvelles voies de transport à grossir la richesse publique. Qu'elles facilitent, qu'elles accroissent le mouvement des affaires dans un pays, et le but est atteint d'une façon plus sûre. Toute contribution spéciale imposée directement sur les compagnies équivaut du reste à une augmentation des tarifs.

Le produit des lignes est plus élevé en Amérique

1. Discussion de la loi sur les chemins de fer. *Moniteur*, 25 juin 1861.

qu'en Angleterre, comparativement au prix de premier établissement. Il faut dire, en revanche, que la construction des *railways* anglais est infiniment plus conforme aux règles de l'art. Tandis que le réseau des États-Unis est un des plus imparfaits qui se rencontrent sur le globe, le réseau anglais est un de ceux qu'on peut citer pour modèle. On a dit avec raison que les ingénieurs américains avaient rusé avec les difficultés, pendant que les ingénieurs anglais les avaient abordées de front. Divers documents américains prétendent que la circulation des voyageurs sur les routes ferrées est plus active au delà de l'Océan qu'en Angleterre; cela semble vrai, mais, bien entendu, à la condition qu'on aura égard de part et d'autre au chiffre de la population dans les districts traversés. L'homme se déplace plus fréquemment en Amérique : voilà le fait ramené à son expression la plus claire.

D'où vient ce trait différentiel, d'ailleurs incontestable? Certes il ne tient point seulement à ce que le prix des places est moins élevé là-bas. La cause de la différence est plus sérieuse, plus durable. L'avenir y trouvera un signe qui pourra l'aider à distinguer l'une de l'autre les deux grandes branches de la race anglo-saxonne. En Angleterre les classes aisées, les classes aristocratiques ont seules la passion et l'habitude des voyages. La masse du peuple dans les campagnes et dans les villes, le paysan et l'ouvrier ne se déplacent guère, du moins en dehors du cercle très-restreint de leurs affaires. L'un reste comme attaché à la glèbe dans le domaine seigneurial qui l'a vu naître, l'autre au métier mécanique ou manuel auprès duquel il a commencé de travailler. La misère ne suffit pas, si l'on excepte l'Irlandais que des circonstances pénibles ont rendu nomade, pour pousser le travailleur vers des localités nouvelles. On n'aperçoit même rien

dans les corps d'état en Angleterre de ce besoin de mouvement qui s'est traduit chez nous par ce que l'on appelle *le tour de France*. Il est facile de comprendre qu'il en soit autrement pour l'*Yankee*. Avec les institutions démocratiques au sein desquelles il vit, avec l'immensité ouverte au devant de ses pas, il ne sent point la terre attachée à la plante de ses pieds; il change très-volontiers de place parce qu'il peut réellement espérer trouver dans un lieu nouveau de meilleures conditions d'existence. Ses regards voient se dérouler devant lui un horizon sans limites où l'attrait de l'inconnu le pousse sans cesse à chercher un plus fructueux emploi de sa force et de son labeur. Voilà ce qui n'existe pas, je le répète, pour le travailleur anglais. S'il changeait de place, il perdrait peut-être ses titres à telle ou telle aide locale, sans avoir nulle chance de rencontrer de plus sûrs éléments pour son activité. Le territoire de l'Angleterre si borné, cerné de toutes parts par les eaux qui le défendent et qui l'isolent, ne saurait rien offrir de cet imprévu qui jouera longtemps un rôle immense dans le mouvement économique en général, et dans l'exploitation des voies ferrées en particulier, chez les Américains du nord.

# DEUXIÈME SECTION

## DÉVELOPPEMENT ET ÉCONOMIE DES GRANDES EXPLOITATIONS EN FRANCE

Les grandes exploitations françaises semblent destinées à appeler tout particulièrement les regards de l'avenir. Elles fournissent en effet aux études de l'économiste, de l'homme d'état et du philosophe, plus de matériaux que les entreprises d'aucun autre peuple. Il serait peut-être excusable de céder ici aux impulsions du sentiment national. Il est naturel, d'ailleurs, que les chemins de fer français fixent spécialement notre attention par le seul fait qu'ils touchent d'une manière immédiate à tous les intérêts de notre patrie. Mais la place proéminente qui nous paraît devoir leur être faite tient à des considérations générales, qui n'ont rien d'arbitraire. Si peu qu'on pénètre dans l'ère des grandes entreprises, on reconnaît tout d'abord combien en France les sources d'intérêt sont à la fois plus nombreuses, plus larges, plus diverses que partout ailleurs. Cela provient d'abord d'une circonstance purement géographique, c'est-à-dire de la position si favorable qu'occupe notre pays entre la mer du Nord et la mer Méditerranée, entre la péninsule Ibérique et l'Europe centrale, et du rôle que cette position-là prête à la plupart de nos chemins de fer; cela vient

ensuite du régime si étudié, si méthodique, si savant, si unitaire, qui est sorti peu à peu des élaborations, des discussions, des expériences passées. J'ose mentionner une autre circonstance, quoique ce soit très-délicat pour un Français ; j'en appelle avec confiance à la réflexion impartiale du lecteur, de quelque pays qu'il soit. Certes, personne plus que nous ne rend hommage à telle ou telle initiative individuelle dont l'heureuse influence est consignée dans l'histoire des chemins de fer à l'étranger, en Angleterre, en Belgique, en Allemagne, etc. Rappelons, à titre d'exemple, l'appréciation que nous avons faite des travaux de George Stephenson[1]. Cela dit, il reste vrai que nulle part, dans le monde, on n'a vu en aussi grand nombre que chez nous des individualités ingénieuses et actives, des esprits rares et parfois vraiment supérieurs, se mêler résolûment soit à un titre, soit à un autre, comme hommes d'état, publicistes, économistes, administrateurs, ingénieurs ou financiers, au grand mouvement d'études et de réalisations concernant les voies ferrées.

Trois phases fort distinctes marquent dans le développement et dans l'économie de nos grandes exploitations. La première date de l'ouverture des lignes commerciales venant s'ajouter aux simples chemins d'agrément, c'est-à-dire de l'année 1843, et dure jusqu'à la fin de 1851; la seconde se prolonge ensuite jusqu'à l'année 1857, où commence la troisième phase. S'il fallait caractériser chacune de ces périodes par une appellation générale, nous dirions volontiers que la première est la phase du fractionnement du réseau ; la seconde, celle de la formation des larges groupes; quant à la troisième, on pourrait la considérer comme la phase des extensions, des complé-

1. Tome I, p. 94.

ments du réseau, et comme celle des recherches ayant pour objet de perfectionner les modes d'exploitation.

## CHAPITRE I

### PREMIÈRE PHASE : 1843-1851

I

**Essor des exploitations. — Fractionnement du réseau. Premières tendances vers l'unité dans les services. — Antagonisme de l'administration et des compagnies.**

Quoiqu'il convienne de faire remonter, comme nous l'avons dit, l'ère des grandes exploitations jusqu'en 1843, époque où furent livrés au public les deux chemins de Paris à Orléans et de Paris à Rouen, ce n'est toutefois que trois ans plus tard, en 1846, que la carrière s'élargit véritablement d'une façon notable. Au bilan de cette année-là se rapportent : 1° l'ouverture de la ligne du Nord depuis Paris jusqu'à Lille d'une part, et de l'autre jusqu'à Valenciennes, où aboutissait déjà un embranchement sur la frontière de Belgique ; 2° l'ouverture de la ligne d'Orléans à Tours, prête à se relier aux chemins qui pénétraient plus profondément dans la France occidentale. Par rapport à l'avancement des exploitations, on peut dire que l'année 1846 correspond à peu près pour nous à l'année 1837 en Angleterre, ce qui accusait à notre préjudice un retard de neuf années. En 1847, nouveaux pas en avant. On inaugure le service sur les lignes d'Amiens à Abbeville, de Rouen au Havre, d'Orléans à Bourges et à Châteauroux, de Creil à Compiègne, et sur quelques autres sections moins importantes. En fin

de compte, les exploitations embrassent 1,830 kilomètres au 1er janvier 1848[1].

Durant les trois années suivantes, le réseau des chemins exploités s'augmente de 1,728 kilomètres. Au moment où se clôt la première phase en décembre 1851, il en compte ainsi 3,558[2]. Pour mieux nous figurer la situation, prenons la carte de France. La voie ferrée conduisait du côté du nord à Dunkerque, à Calais, à Boulogne et à Saint-Quentin; du côté de l'ouest et du centre à Nantes, à Poitiers et à Nevers. On était moins avancé du côté du sud et de l'est. Sur la ligne de Paris à la Méditerranée, un vide énorme restait à combler entre Châlons et Avignon; la Saône et le Rhône servaient à rattacher l'un à l'autre les deux tronçons extrêmes de cette grande arête. Sur le chemin de Paris à Strasbourg, deux larges trouées existaient encore : l'une entre Commercy et Frouard; l'autre, entre Nancy et Sarrebourg.

Quels faits économiques, durant cette première phase, attireront principalement l'attention de l'avenir? Évidemment ce sont les faits qui paraîtront les plus propres à faciliter l'intelligence des évolutions effectuées. Or, les faits de ce genre se rapportent à trois points nettement tranchés. Le premier, nous avons déjà prononcé le mot, c'est le fractionnement des concessions. Le deuxième concerne les efforts du gouvernement pour établir une certaine similitude, une certaine unité, dans des exploitations tout à fait indépendantes les unes des autres. Le troisième enfin consiste dans une sorte de lutte sourde, mais constante, entre l'administration des travaux publics et l'industrie privée.

1. V. tome I, p. 422.

2. Le réseau autorisé comprenait à la même date 4,969 kilomètres, dont 1,051 au compte de l'état et 3,918 au compte des compagnies.

L'idée de diviser les exploitations avait été à peu près généralement admise durant la première phase des grandes entreprises. La division semblait indispensable pour exciter la concurrence et pour obtenir de la part des concessionnaires de meilleures conditions. Cette opinion avait des partisans jusque dans les rangs les plus élevés de la hiérarchie administrative. On vit un moment (1846) trente-trois compagnies se partager le réseau national. Ce nombre-là, si on le compare au nombre des compagnies soit en Angleterre, soit aux États-Unis, paraîtra sans doute bien faible; mais la France diffère singulièrement de ces deux derniers pays. Par la nature fédérative de son gouvernement, l'Amérique du nord devait pencher vers un système de division. Quant à la Grande-Bretagne, outre qu'elle embrasse trois anciens royaumes dont l'un est séparé des autres par la mer, elle répugne, comme on sait, à toute idée de centralisation.

Chez nous au contraire ces fractionnements étaient en contradiction manifeste avec l'instinct d'organisation unitaire qui distingue l'esprit public, et qui apparaît dans toute la suite de notre histoire. Certes, dès qu'on avait admis le concours de l'industrie particulière pour la construction des voies ferrées, on avait implicitement admis l'existence d'un certain nombre de concessions distinctes. Une compagnie unique, en effet, eût exclu les avantages essentiels résultant de l'émulation et d'un contrôle comparatif; mais l'idée de la concurrence, dans le sens même qu'on lui attribuait, n'impliquait pas un nombre indéfini de concessions. On n'avait même pas besoin de s'écarter d'un chiffre assez restreint, indiqué d'ailleurs par la configuration du territoire national; mais on était loin de cette limitation. On agissait comme si l'on

avait cru qu'en formant des entreprises nouvelles on créerait de nouveaux moyens d'action. Illusion étrange! Toutes les compagnies s'adressent en définitive à une source commune. Les capitaux n'augmentent pas dans le réservoir général, c'est-à-dire dans le fonds de la richesse publique, parce que, au lieu d'y puiser avec cinq ou six mains une somme destinée à des besoins déterminés, on l'y puise avec vingt-cinq ou trente. Sans doute nous ne méconnaissons pas qu'il y ait parfois une certaine force attachée à l'exercice d'actions multiples; mais ici ce genre de force s'efface devant l'évidente universalité des intérêts, et devant la haute surveillance réservée à l'état. La faveur dont jouissaient les idées de division se reconnaîtrait au besoin dans le petit nombre de fusions entre compagnies dont cette époque offre le spectacle. Jusqu'en 1851, il ne s'en opéra que trois ou quatre, dont une seule avait une réelle importance, et sans qu'aucune témoignât d'ailleurs d'intentions systématiques[1].

Le principe de l'unité qu'on excluait du domaine des concessions reparaissait dans les efforts continus du gouvernement pour établir de la similitude dans l'organisation et le régime des chemins de fer. C'est là ce que révélaient à la fois et la rédaction des cahiers des charges, et la réglementation des lignes telle qu'elle résulte de la loi du 15 juillet 1845 et des ordonnances qui en dérivent. C'est là encore ce que révélait la création d'une commission générale des chemins de fer au ministère

1 Fusion entre la compagnie du Nord et celle du chemin de Creil à Saint-Quentin, qui était la plus importante de toutes; fusions entre la ligne d'Alais à Beaucaire et celles des Mines de la Grand'Combe et du Gard, entre la ligne d'Asnières à Argenteuil et celle de Paris à Saint-Germain.

des travaux publics (6 août 1847), chargée d'examiner les questions relatives à l'exploitation, aux règlements administratifs, etc. Par le fait seul de son existence cette commission devait tendre à recommander ou à imposer l'uniformité dans les mouvements du service. On conçoit, du reste, que pour être vraiment utile, un tel conseil était difficile à composer. Il devait réunir toutes ces aptitudes d'ordres si divers que réclament des questions touchant à tous les intérêts de la société, et se rapportant aussi souvent à la politique dans la plus large acception du mot, qu'à l'économie politique et à la technologie proprement dite.

Dans cette recherche de l'uniformité, comme dans l'application des règlements, l'administration d'alors sut-elle toujours s'affranchir d'appréhensions exagérées, d'exigences méticuleuses à l'égard de l'industrie particulière? Tout le monde sait combien les critiques à ce sujet ont été nombreuses et vives. On accusait l'administration de porter dans ses exigences ce même esprit jaloux qui avait éclaté avant 1842. On se plaignait que les sentiments hostiles si apparents jadis dans le langage des partisans exclusifs de l'exécution par l'état, l'industrie privée les retrouvât encore dans l'arène de l'exploitation. Les défiances dont les anciennes discussions parlementaires avaient si longtemps retenti étaient là, disait-on, toujours vivaces quoique déguisées. Que dans ces reproches on ait souvent manqué de mesure, c'est incontestable. Mais sur une multitude de points de détail les plaintes n'étaient pas tout à fait sans fondement. Les compagnies eurent maintes fois à subir de ces tracasseries décourageantes qui paralysent le mouvement au lieu de le redresser. Certes, cela ne veut pas dire qu'il y eût dans les régions administratives,

après la loi de 1842, un parti pris de harceler l'industrie particulière dans l'accomplissement de son rôle par des exigences sans utilité et sans fin. Ce n'était pas le moment de se ressouvenir du mot *jamais* que M. Legrand avait opposé avec tant de roideur, dans une circonstance ci-dessus rappelée, aux compagnies naissantes. Aussi bien personne n'avait le droit de prêter une pensée semblable aux anciens adversaires de l'industrie.

L'erreur de la critique consistait à prendre pour le résultat d'un système arrêté dans le sein de la haute administration, des tendances purement individuelles. Que de fois les difficultés qu'on voyait surgir dans la pratique ne provenaient réellement que de telle ou telle action isolée! Il peut se rencontrer, en effet, des esprits, bien intentionnés d'ailleurs, qu'on dirait façonnés tout exprès pour entraver la marche naturelle des choses, et qui arrivent, sans le vouloir et sans le savoir, à nuire aux intérêts les plus sérieux. Supposez que ces esprits soient tenaces, appliqués, assez clairvoyants dans les détails mais n'embrassant qu'un étroit espace, et vous devinerez sans peine le genre d'influence qu'ils peuvent exercer. L'avenir sera plus juste que les contemporains, ou du moins que les parties intéressées, envers l'esprit général de la haute administration des travaux publics. Il reconnaîtra bien que ce n'était nullement d'une hostilité préconçue et systématique que pouvaient se plaindre les compagnies. Cependant une lutte existait; elle se mêlait parfois aux efforts déployés en faveur de l'uniformité; elle se voilait même si bien sous ces efforts qu'il était facile, pour les hommes étrangers à l'arène spéciale où elle avait lieu, de se méprendre complétement sur le fond des choses. La querelle était tout intestine; elle se renfermait dans l'ensemble des éléments qui consti-

tuent ce qu'on peut appeler la vie journalière des chemins de fer. Ce qui résultait le plus clairement de la dissidence, c'était une sorte d'incertitude, de malaise, et parfois d'impuissance, qui frappe les yeux durant toute la première période de l'histoire économique des grandes exploitations françaises.

## II

### Incidents et perturbations. — Politique du gouvernement de 1848 au sujet des chemins de fer.

Chez nous comme en Angleterre, comme aux États-Unis, l'essor des grandes entreprises a été contrarié par des événements imprévus, par des cironstances tout à fait en dehors de ces entreprises. Mais tandis que dans les deux pays nommés tout à l'heure les difficultés et les crises avaient offert un caractère exclusivement économique, il s'est trouvé qu'en France on a eu à traverser en outre de profondes commotions politiques et sociales. Notre pays avait essuyé d'abord les embarras financiers dont il a été parlé plus haut [1], et qui étaient venus, en 1846 et en 1847, ralentir singulièrement l'exécution du réseau national. Si fâcheuse que fût cette épreuve, elle n'était pas de nature à comprimer bien longtemps les élans de l'industrie. A la fin de l'année 1847, on pouvait croire que les entraves allaient enfin tomber, que les affaires paralysées allaient enfin reprendre leur cours ordinaire. Mais le monde financier n'était pas encore tout à fait remis de cette secousse, lorsque survint la révolution du 24 février, amenant à sa suite

1. Tome Ier, p. 406 et suiv.

une crise qui devait avoir des conséquences bien autrement profondes que de simples accidents financiers. Il ne s'agit plus de régulariser seulement une situation troublée par l'agiotage. Moins par elle-même que par les faits qui se succèdent avec une rapidité si grande, la révolution de février jette le désarroi dans toutes les opérations industrielles. Aucune influence, aucun effort, aucune combinaison ne peuvent tout d'abord arrêter le torrent. Les intérêts s'abandonnent aux plus vives alarmes, et, comme toujours dans les cas analogues, à des alarmes exagérées.

En un tel moment, le moindre mal qui pût atteindre les compagnies de chemins de fer, c'était l'impuissance de continuer leurs travaux. Les moyens de crédit avaient disparu. La prompte diminution du trafic, la baisse plus prompte encore des actions, l'incertitude du lendemain, ne permettaient pas de songer à demander des fonds aux actionnaires. On se souvient, en outre, que le service dut être momentanément interrompu sur certaines lignes, soit par suite de la désorganisation du personnel, soit par suite d'actes de dévastation vraiment sauvages, commis autour de Paris par quelques individus en délire. Quoique ces dévastations eussent le plus souvent leur origine dans la brutale jalousie de quelques intérêts aveugles, elles n'en étaient pas moins très-propres à propager l'effroi en un moment où tout le monde semblait courir au-devant de la peur. Le gouvernement provisoire se hâtait bien de placer expressément les chemins de fer sous la sauvegarde de la République : une proclamation datée du 27 février n'hésitait pas à qualifier de *malfaiteurs* et à menacer de la vindicte des lois les individus qui couperaient les communications. Cette résolution, d'ailleurs si néces-

saire, ne faisait que mettre davantage en relief certains dangers du moment. L'embarras des compagnies de chemins de fer s'accroît d'heure en heure; le cours des choses amène bientôt le gouvernement à placer sous le séquestre trois ou quatre lignes, parmi lesquelles on s'étonne à bon droit de voir figurer la ligne d'Orléans[1]. Telle compagnie se liquide et disparaît, laissant sa tâche sur les bras de l'état[2]. On ne songe plus qu'à se défendre par des mesures qu'on pourrait appeler des mesures de sauvetage. Les trois années 1848, 1849 et 1850 sont des années de liquidation, durant lesquelles on se borne à peu près à appliquer quelques crédits à la continuation de certains travaux, à autoriser certains emprunts sous la garantie du trésor, à charger l'état de l'exploitation de quelques tronçons achevés par ses soins, ou à donner à bail l'exploitation de tel ou tel embranchement. On constitue aussi la surveillance administrative des chemins de fer, et l'on introduit diverses modifications dans les cahiers des charges et les statuts[3]. C'était beaucoup au milieu des brûlantes préoccupations politiques; pourtant il n'y a point là de développements qui puissent compter devant l'avenir. Le champ

1. Décret du 4 avril 1848. — Protestation signée par M. F. Bartholony, 6 avril.

2. Paris à Lyon.

3. Arrêté du 29 juillet 1848. — Loi des 27 février 1850 et décret du 27 mars 1851. — Loi des 23 octobre, 10 et 19 novembre 1849, etc. — N'oublions pas de dire que la question des voitures de troisième classe, ouvertes de toutes parts au vent et à la pluie, avait, à juste titre, préoccupé le gouvernement provisoire. Un décret du 20 mars autorisa la compagnie d'Orléans à remplacer les voitures découvertes par des voitures couvertes, moyennant un demi-centime de plus par place et par kilomètre. Cette question, si intéressante pour la majorité des voyageurs, ne se trouvait pas résolue cependant par cette mesure isolée. Nous devons avoir à en reparler plus loin.

reste muré dans ses limites antérieures. A partir du mois de février 1848 jusqu'au commencement de l'année 1851, aucune ligne nouvelle n'est ni concédée ni votée.

Cependant une sérieuse signification s'attache à ces mesures isolées, à ces expédients accidentels, à ces palliatifs provisoires. On y voit la preuve qu'au milieu des rudes exigences du temps, aucun des pouvoirs qui se succèdent ne méconnaît l'importance de la tâche à remplir. L'immobilité actuelle pèse à qui la subit; on voudrait pouvoir agir. Mais si le but demeure invariable, les moyens proposés pour l'atteindre diffèrent essentiellement. La critique économique peut les rattacher à deux ordres d'idées fort distincts, je devrais dire à deux politiques profondément dissemblables. L'une de ces politiques prétend rompre avec le système suivi depuis 1842 et en essayer un nouveau; l'autre, désireuse de renouer la chaîne brisée, cherche à utiliser les expériences faites et à se servir des groupes déjà formés. La première appartient au gouvernement républicain, tel que l'avait provisoirement établi l'assemblée nationale constituante. La seconde, quoique n'ayant eu à manifester toute son activité qu'un peu plus tard, date des derniers mois de 1848.

La politique qui brisait avec ce qu'on pouvait appeler déjà la tradition, n'est pas difficile à connaître : elle se trouve écrite dans un acte qui fit un moment beaucoup de bruit, et qu'on avait annoncé à l'avance sous une forme mystérieuse comme pour piquer davantage la curiosité publique. Pendant que le projet s'élaborait, on allait jusqu'à murmurer confidentiellement qu'il ne s'agissait de rien moins que de résoudre toutes les difficultés financières engendrées par d'irrésistibles événements.

Enfin, l'idée est mise au jour. Le 17 mai 1848, le ministre des finances d'alors, M. Duclerc, vient au nom de la commission exécutive, récemment chargée du pouvoir, exposer à l'assemblée nationale le plan mystérieux. La proposition faite n'était pas neuve ; mais elle était inattendue à ce moment-là. Un mot la résume : expropriation pour le compte de l'état de tous les chemins de fer. Quoiqu'il fût loin d'avoir, relativement à la question d'économie financière en général, la portée qu'on s'était plu à lui prêter, ce projet mérite qu'on le tire un peu de l'oubli où il est si vite tombé. Il le mérite, parce qu'il atteste une pensée d'organisation appliquée à une des grandes branches de la vie économique du pays, et cela dans un milieu gouvernemental où, avec d'ardentes et libérales intentions, l'on manqua d'une véritable initiative pratique ; il le mérite, parce qu'il montre jusqu'à quel point, dans les temps d'effervescence, on peut de la meilleure foi du monde se laisser abuser sur l'application des principes ; enfin il le mérite, parce qu'il renferme certains éléments qui sont encore et qui semblent destinés à rester longtemps dans le domaine de la discussion. La tentative de 1848 prépare, d'ailleurs, l'esprit à l'étude des éventualités que l'avenir peut tenir en réserve au sujet de l'exploitation des chemins de fer.

Écartant pour le moment toute hypothèse quant à la solution future, nous prenons pour ce qu'elle est l'économie du projet de la commission exécutive. Demander aujourd'hui ce qu'en dira l'avenir, c'est à peu près demander ce qu'on en dit déjà. Le temps vole si vite en effet, tant d'événements se sont accomplis depuis lors, tant d'impressions diverses se sont succédé, que nous avons bien le droit de nous considérer comme l'avenir par rapport à 1848. Nous ne sommes plus sous l'empire de ces

luttes passionnées qui font si aisément oublier les conditions de l'impartialité, et qui nous empêchent de rendre justice aux intentions de ceux dont les vues s'écartent des nôtres. Rappelons d'abord quelles étaient les conditions principales du projet de rachat.

Pour désintéresser les actionnaires, on aurait établi le cours moyen des actions des divers chemins à la Bourse de Paris, pendant les six mois antérieurs à la révolution de février; cette moyenne aurait constitué la valeur des lignes, et les actionnaires auraient reçu une somme équivalente en inscriptions de rente 5 pour cent, d'après le cours moyen durant le même semestre. Quant à quelques petites lignes d'une importance très-secondaire qui ne donnaient pas lieu à des transactions fréquentes, on se réservait de conclure des traités spéciaux avec les compagnies[1]. De tels arrangements, il est inutile d'en faire la remarque, constituaient une grave atteinte à des stipulations solennelles. On va voir que parmi les considérations invoquées pour les justifier, il y en avait qui tenaient à la politique proprement dite, d'autres à l'économie financière et industrielle.

L'exposé des motifs commençait par affirmer que toutes les institutions politiques, civiles, économiques et financières qui régissent un état doivent découler d'un principe commun, sous peine de préparer des luttes et des révolutions. Je laisse volontiers aux historiens philosophes le soin de prononcer sur une telle doctrine. Serait-il possible d'appliquer une règle aussi rigoureuse à un peuple ayant longtemps occupé la scène de l'histoire, ayant vécu sous des régimes fort divers? La vie des nations n'implique-t-elle pas le concours de variétés essentielles? Pourrait-on citer un seul grand état dont

1. *Moniteur*, 19 mai 1848.

l'histoire n'est pas comme l'éclatant témoignage de cette vérité-là? Mais passons pour arriver au fait même de la dépossession. Ici toute la dialectique ministérielle revient à dire que les compagnies formaient une institution aristocratique dont l'existence était incompatible avec la forme républicaine. Écoutez plutôt : « En Angleterre, porte l'exposé des motifs, le système des compagnies s'est établi sans résistance; il est sorti naturellement de la situation générale comme un fruit spontané du sol. En France, il n'a prévalu qu'après dix ans d'une lutte acharnée. Par cela même qu'elle était profondément imprégnée de l'esprit aristocratique, l'institution des compagnies financières devait nécessairement rencontrer dans le pouvoir monarchique un accueil bienveillant, dans l'opinion générale du pays une opposition clairvoyante et délibérée. C'est ce que vous avez vu. Après des efforts inouïs et de toute sorte, la monarchie et les compagnies ont triomphé ensemble des résistance du pays. »

Quel oubli des faits les mieux avérés! Qui donc avait proposé et défendu le système de l'exécution par l'état en 1838? N'est-ce pas de tous les ministères de la monarchie de juillet celui qui a été considéré comme le plus agréable à la royauté? Qui soutenait, au contraire, le système de l'industrie privée; qui exaltait son concours et revendiquait ses prérogatives? L'opposition de toutes les nuances, y compris celle qui ne déguisait point ses inclinations républicaines. Le ministre de la commission exécutive ne se rappelait donc ni le nom ni le rapport de M. Arago. De même il avait oublié les théories gouvernementales de M. Martin (du Nord), et les préférences de M. Legrand. Est-ce M. Duclerc, en 1848, ou bien M. Martin (du Nord), en 1838, qui

prononçait les paroles suivantes : « Il n'y a pas une plus dangereuse aliénation que celle des grandes voies de circulation et du crédit. Abandonner les transports à des compagnies privilégiées, c'est abandonner le pouvoir de régler la consommation et la production, de fixer la valeur et le prix de tous les objets. » Certes on aurait pu s'y méprendre, car cette pensée qu'exprimait M. Duclerc, puisque c'est bien lui qui parle, était effectivement renfermée dans toutes les anciennes déclarations de M. Martin (du Nord). Soyons plus justes. L'institution des compagnies n'est, en réalité, ni démocratique, ni aristocratique, ni monarchique par elle-même. C'est une institution de l'ordre économique qui, comme bien d'autres institutions de même nature, peut s'adapter aux formes de gouvernement les plus dissemblables. Aussi bien les compagnies ont-elles flori dans la démocratique fédération de l'Amérique du nord, comme dans l'aristocratique Angleterre. Elles surgissent tout naturellement là où l'industrie et le commerce aspirent sérieusement à se développer. La France avait fini par les encourager; la Russie et l'Autriche leur ont fait bon accueil; le souverain pontife leur avait confié l'exécution de plusieurs chemins de fer. La pratique, on le voit, n'a rien eu d'exclusif.

Il ne serait pas plus exact de dire que le monopole de l'état convienne seul à la forme républicaine. L'Amérique du nord protesterait; la Belgique et l'Allemagne, qui laissent au gouvernement une part dans l'exploitation, auraient aussi le droit de se récrier, quoique dans un autre sens. Comment ne pas s'apercevoir que le choix entre l'un et l'autre système se fonde sur des considérations étrangères à la politique! Des circonstances très-diverses peuvent rendre tantôt l'une, tantôt l'autre de ces

combinaisons plus avantageuse à un pays, quelle que soit la forme de son gouvernement. C'est une pure question de fait à examiner. Allons plus loin : admettons que la diffusion des actions, des titres quelconques provenant des compagnies, puisse avoir un caractère politique; ce caractère touche infiniment plus au principe démocratique qu'à tout autre.

La richesse mobilière s'était accrue, disait-on ensuite, dans des proportions considérables depuis la révolution de 1789. Subordonnée jadis à la propriété foncière, elle était devenue tout au moins son égale. Rien de plus vrai; il n'était pas moins vrai, comme le reconnaissait M. Duclerc, que cet élément nouveau avait été profitable à la démocratie. Seulement le ministre ajoutait *jusqu'à ces derniers temps*. Pourquoi cette restriction? Comment la nature de l'élément mobilier avait-elle pu changer dans notre milieu social si invinciblement démocratique? Il fallait au moins expliquer cette prétendue métamorphose; on l'essayait ainsi : « Ce n'est point par sa nature, mais par sa tenure, c'est-à-dire par la manière dont elle est possédée, que la propriété est favorable ou défavorable à l'aristocratie ou à la démocratie. Un élément de richesse peut devenir d'autant plus dangereux qu'il se concentre avec plus de facilité, et qu'il permet à ceux qui le dirigent de se tenir plus intimement unis. Et c'est là le propre de la richesse mobilière. » L'histoire jusqu'alors ne nous avait pas précisément fourni cet enseignement-là. Les témoignages les plus irrécusables nous apprenaient, — pour nous servir des expressions officielles, — que c'était *le propre de la richesse* immobilière d'offrir, à ceux qui la possèdent, des moyens *de se tenir plus intimement unis*. On en demeurait assez généralement convaincu devant les pro-

cédés de la féodalité au moyen âge, comme devant les pratiques plus savantes de l'aristocratie britannique, ou devant la répartition du droit de suffrage entre les grands et les petits colléges électoraux dont l'exemple nous a été donné dans l'une des phases de notre propre histoire constitutionnelle.

Autre argument encore plus inattendu : « Ce n'est pas tout, ajoutait l'exposé des motifs, les compagnies ont un personnel considérable. Si leur règne dure encore, ce personnel s'accroîtra. C'est une véritable armée qui campera au milieu de vous. Ne prévoyez-vous de là aucun péril possible? Cette multitude de clients, soumise à une puissance indépendante de l'état, n'a-t-elle rien d'alarmant pour la sécurité publique? Les administrateurs des compagnies peuvent indifféremment être Anglais, Allemands, Russes, Italiens, etc., etc., et Français. Français ou étrangers, ils ont tous les mêmes droits, les mêmes priviléges, les mêmes pouvoirs. J'admire une telle confiance, et je m'en effraye. » Que répondre? Voulait-on dire que la sécurité du pays pourrait se voir menacée, parce que quelques capitalistes étrangers étaient compris dans les comités des compagnies? On ne saurait le croire! Comment donc justifier un tel effroi? Quant à l'armée campée à l'intérieur et formée par le personnel des compagnies, le ministre mettait visiblement en oubli qu'il est toujours plus facile chez nous d'exciter des agents contre leurs chefs que de les armer pour leur défense.

Qu'y avait-il au fond de tout cela? Beaucoup moins de prétention doctrinale qu'il ne semblait. Avouons-le : ces raisonnements tirés de l'ordre philosophique et politique n'étaient mis en avant que pour le besoin de la cause. Ce serait faire tort aux hommes qui avaient pré-

paré ou adopté l'exposé des motifs que d'y voir l'expression d'une théorie raisonnée. L'exposé était une plaidoirie, rien de plus. Or, un grand maître dans l'art de la parole, Cicéron lui-même, ne nous a-t-il pas dit : *Les raisons données dans des plaidoiries ne représentent pas la doctrine propre de ceux qui les prononcent. — Omnes enim illæ orationes, causarum et temporum sunt, non hominum ipsorum ac patronorum.* Jamais l'illustre moraliste de l'ancienne Rome n'aurait voulu qu'on allât chercher ses opinions propres dans ses discours d'avocat, parce qu'il se considérait alors comme *la voix d'une cause*[1]. Après ce rapprochement qui ne déplaira pas, j'imagine, à nos contemporains, nous aussi, nous prendrons l'argumentation philosophique de 1848 comme une argumentation de circonstance, plutôt calculée pour produire une impression que pour manifester des principes.

La partie du travail qu'on peut appeler pratique, celle qui concernait l'appréciation des exigences financières du présent, reposait-elle sur des bases plus sûres? Puisqu'on prétendait battre monnaie à l'aide des chemins de fer, adoptait-on de bons moyens pour mettre le mécanisme en mouvement? Jugeons-en. Le ministre des finances parlait des embarras que la crise avait suscités aux compagnies, pour soutenir que, si l'on repoussait le rachat, il faudrait nécessairement prêter à ces compagnies mêmes l'argent ou le crédit de l'État, ou bien autoriser, soit *une large diminution des travaux, soit leur absolue cessation*. Puis il ajoutait : « Par les faits qui se passent depuis plusieurs mois, la faiblesse, l'impuissance du crédit privé a été clairement découverte. L'état seul a

1. *Nam si causæ ipsæ per se loqui possint, nemo adhiberet oratorem. — Si les causes pouvaient, en effet, parler par elles-mêmes, personne n'emploierait d'avocat. — (Pro Aulo Cluentio).*

le pouvoir et l'énergie de dominer l'ensemble de la situation. » Des faits ultérieurs ont trop victorieusement vengé le crédit privé de cet anathème pour qu'il y ait encore besoin de relever le gant qu'on lui jetait. Puisqu'on était contraint dans l'une et l'autre hypothèse d'avoir recours aux ressources du trésor, ne valait-il pas mieux appliquer ces ressources à aider les compagnies qu'à les déposséder violemment? Telle était la question véritable, la seule question à examiner. L'expropriation forcée ne pouvait que compliquer les difficultés existantes. Est-il possible de se méprendre aujourd'hui sur ce point? Conçoit-on une opération financière si grave par elle-même, d'autant plus grave qu'elle était en opposition avec la foi des contrats, s'opérant au milieu d'une crise des plus exceptionnelles et des plus profondes? Que de mauvaises chances étaient amoncelées! Chercher ainsi à réveiller le crédit, n'était-ce pas ressembler un peu à ceux qui, suivant le dicton populaire, jetteraient de l'huile sur le feu pour l'éteindre?

L'expédient de l'expropriation forcée avant le terme stipulé dans les cahiers des charges était d'ailleurs impossible à justifier. Que signifie une concession du genre des concessions de chemins de fer, accordée pour une certaine période, avec réserve de la faculté de rachat au bout d'un certain délai, si elle n'est pas exclusive du droit d'expropriation pendant ce dernier terme? Autrement, la durée n'est plus qu'un vain mot. Autant vaudrait dire que le temps de la concession est abandonné au bon plaisir de l'état. — Une fois admise, l'expropriation entraînait les auteurs du projet à une autre violation des traités. Pour asseoir la valeur vénale des chemins de fer en cas de rachat, une base avait été déterminée : le prix devait se mesurer sur le revenu pendant

un certain laps de temps. Mais l'exploitation étant ou trop récente, ou trop incomplète pour d'aucunes lignes, ou nulle pour d'autres, il y avait impòssibilité de se conformer à la condition prévue. Résultait-il de là qu'on fût en droit d'y substituer l'évaluation fondée sur les cours de la Bourse? Évidemment non. C'était l'arbitraire poussant à l'arbitraire. On aurait dû au moins rembourser le montant intégral des actions de chaque compagnie; encore de cette façon eût-on ravi aux intéressés l'espoir d'une plus-value qui avait certainement déterminé le concours du plus grand nombre d'entre eux. Ce dernier système aurait eu le tort, il est vrai, de grossir notablement le chiffre de l'indemnité. Tandis que les estimations portées à l'appui du projet ministériel fixaient le total à 518 millions de francs, la dépense se serait élevée, avec la seconde manière de calculer, à 748 millions[1]. Voilà pourquoi on repoussait celle-ci: on y avait intérêt. D'accord; mais que devenait l'idée de justice qui certes ne faisait pas défaut dans les intentions du pouvoir? En dernière analyse, l'opération, basée sur de faux raisonnements, violait des conventions sacrées. Elle avait en outre le tort de créer un mode de compensation souverainement arbitraire.

La situation, reconnaissons-le, n'était guère propice à une tentative de ce genre, quels qu'eussent été, d'ailleurs, les moyens mis en œuvre. Se fût-on trouvé dans le cas prévu par les cahiers des charges, qu'une opération qui devait toucher à des intérêts si multiples et si complexes, remuer des fibres si ombrageuses et si sensibles, n'aurait encore pu s'improviser au milieu du désarroi des affaires et du crédit. Une seule politique

1. Les versements alors effectués par les actionnaires montaient à 630,900,000 fr. les emprunts à 117,250,000 fr.

était praticable : c'était celle qui, fidèle aux contrats passés, convaincue que l'expérience, une loyale expérience, pouvait seule éclairer sur le système de l'exploitation par les compagnies, s'attacherait à faciliter la tâche de l'industrie particulière. Ce fut cette politique qui prévalut, et dont nous verrons tout à l'heure les efforts et les conséquences. Des protestations n'avaient pas manqué de surgir contre le projet de 1848 qui reflétait un peu trop, il faut bien l'avouer, les appréhensions anciennement exprimées à la tribune par l'un des plus illustres membres de la commission exécutive. M. de Lamartine n'avait point écrit l'exposé des motifs, mais il lui avait prêté plusieurs de ses idées. Le plan d'expropriation forcée, trop faible en lui-même pour résister au torrent des événements, fut emporté sans avoir même subi l'épreuve de la discussion.

## III

**Procédés suivis en 1849, en 1850, en 1851.**
**Nouveaux aspects dans l'économie des chemins de fer. — Traits essentiels de la situation. — Résumé.**

Dès les derniers mois de l'année 1848, on était rentré dans les conditions de la politique spécifiée tout à l'heure, et qui, sans abandonner les prérogatives légitimes de l'état, voulait conserver à l'industrie un rôle chèrement acquis. La plupart des mesures provisoires rappelées plus haut en fournissent déjà la preuve. A mesure que le temps s'écoule, cette tendance s'accuse davantage. Elle éclate tout à fait durant l'année 1850 dans la loi qui prolonge de 27 et de 34 ans à 50 ans la durée des deux concessions antérieurement accordées, l'une à la

compagnie de Tours à Nantes, l'autre à celle d'Orléans à Bordeaux, comme aussi dans diverses autres modifications faites aux statuts de ces deux entreprises [1]. L'année suivante fournit un exemple bien plus significatif encore. Pour la première fois depuis 1848, on procède à une concession nouvelle, et à une concession fort importante, celle du chemin de l'ouest, — de Versailles, ou plutôt de Paris à Rennes, car il y avait eu entente préalable des concessionnaires avec la compagnie de la rive gauche. Une circonstance est surtout à noter ici : la garantie d'intérêt par l'état fut accordée à la nouvelle compagnie, et cela sans difficulté aucune, sur le rapport de M. Gustave de Beaumont qui, dix ans plus tôt, avait éprouvé tant de peine, comme rapporteur d'une autre loi, à obtenir le même avantage pour la compagnie d'Orléans. Il n'y avait eu du reste depuis lors qu'un seul autre exemple d'une mesure pareille [2]. Cependant les anciennes résistances s'étaient entièrement évanouies. La condition dont je parle n'était pas même seule à témoigner qu'une réelle évolution avait eu lieu dans l'économie des chemins de fer. Deux autres clauses, le terme de 99 ans et la concession directe, formaient aussi un plein contraste avec les errements antérieurs [3].

On vit se produire, durant cette année 1851, des efforts considérables, dont le point de départ remontait un peu plus haut, pour amener l'achèvement des deux

1. Loi du 6 août 1850. — Rapport de M. Ducos : *Moniteur*, 23 juillet.

2. Chemin d'Avignon à Marseille.

3. La compagnie de l'Ouest contractait divers engagements, entre autres celui de rembourser au trésor les sommes dues par le chemin de la rive gauche et montant approximativement à 7 millions. — Loi du 13 mai 1851. — Le rapport de M. G. de Beaumont est au *Moniteur* du 1er avril.

grandes sections du chemin de la Méditerranée, celle de Paris à Lyon et celle de Lyon à Marseille. Néanmoins, point de solution complète et définitive. Saisie de la question des deux lignes, l'assemblée législative entendit deux rapports très-explicites, présentés l'un et l'autre par M. Dufaure[1]. L'arène n'en restait pas moins fort obscure, lorsque la discussion s'ouvrit le 24 novembre 1851 : des projets, des systèmes divers s'y heurtaient confusément. Une proposition due à l'initiative parlementaire avait été faite, dès le commencement de l'année, en vue de charger une compagnie nommément désignée, de l'achèvement de la ligne de Châlons à Avignon et de l'exploitation du chemin tout entier de Paris jusqu'au chef-lieu du département de Vaucluse[2]. Quelques mois plus tard (3 mai), le ministre des travaux publics, M. Magne, avait apporté à l'assemblée un projet tout différent ayant pour but de concéder le chemin de Lyon à Avignon à la compagnie du chemin de St-Étienne, représentée par MM. Thénard, de Rumigny et Ch. Séguin.

Ce n'est pas tout encore : la commission à laquelle avaient été renvoyés les projets concernant les deux sections, avait introduit une combinaison nouvelle. Pour le chemin de Paris à Lyon, la construction devait être provisoirement continuée aux frais de l'état ; l'industrie privée n'était admise que pour la section de Lyon à Avignon. Ainsi l'idée de la commission était une idée de partage. Ce qui compliquait encore la situation, c'est qu'un changement de ministère avait eu lieu dans l'intervalle. M. Magne avait cédé la place à M. Lacrosse, qui ne défendit pas très-chaudement le projet de son prédécesseur.

1. *Moniteur*, 26 juillet et 5 août 1851.

2. *Moniteur*, 31 janvier et 2 mars 1851. — Proposition de MM. de Rancé et de Laborde.

Mais M. Magne, comme député, soutint énergiquement la proposition qu'il avait présentée comme ministre. Rappelant les services qu'avait déjà rendus, et les travaux qu'avait déjà effectués l'industrie privée, il appuya le système des concessions sur des arguments qui rappelaient les grandes luttes de 1838 et de 1842. Dans la même pensée, un autre membre de la précédente administration, M. Achille Fould, prit la question par le côté financier. L'exécution par l'état, même à titre provisoire, semblait à M. Fould devoir infailliblement conduire à l'emprunt, et, à ce sujet, il disait aux représentants : « Je vous le demande en grâce, ne vous engagez qu'avec la plus grande réserve dans la voie des emprunts. C'est la voie, je le sais, la plus commode, la plus facile, au moins en théorie. Mais si, sans nécessité absolue, vous y entrez, vous causez un grand dommage à la fortune publique. »

En réponse à ces objections, M. Dufaure, s'était attaché à expliquer que la commission n'entendait pas exclure à jamais l'industrie privée. Rapporteur de la loi de 1842, il avait cet avantage que ses idées étaient trop connues pour autoriser la moindre équivoque à ce sujet. « Ce que la commission désire aujourd'hui, disait-il, c'est que, actuellement, dans les circonstances où nous sommes, au moment où aucune compagnie ne peut sérieusement s'engager envers l'assemblée et envers le pays à exécuter à des conditions acceptables le chemin de Paris à Lyon, l'état continue à l'exécuter, comme il l'a fait depuis quatre ans. » Dans le dessein visible de faciliter une solution, M. Hippolyte Passy proposa d'allouer un crédit éventuel, dont le gouvernement ne pourrait disposer qu'au bout d'un certain temps, et si dans l'intervalle une compagnie n'avait pu réussir à se constituer. En fin de compte, ce fut de ce moyen terme que la décision se rap-

procha : un crédit de 16 millions fut ouvert sur l'exercice 1852, pour la continuation des travaux du chemin de Paris à Lyon, mais sans qu'on eût rien préjugé sur le système qui prévaudrait ultérieurement. De telle sorte qu'une nouvelle intervention du pouvoir législatif aurait été nécessaire pour concéder le chemin à une compagnie.

La section de Lyon à Avignon n'éprouva pas autant de difficultés. Un député de la Loire, M. Heurtier, qui a depuis dirigé pendant plusieurs années tous les services de l'ancien ministère de l'agriculture et du commerce, avait soulevé une question de tracé. Il avait demandé qu'à la sortie de Lyon le chemin de fer prît la rive droite du Rhône en descendant vers Givors, au lieu de suivre la rive gauche, ainsi qu'on le proposait. Mais on n'admit aucun changement de ce genre [1]. L'économie de la loi fut seulement un peu modifiée par l'adoption d'un amendement de M. Sain, vivement appuyé par M. Jules Favre, et qui substituait le mode de l'adjudication à celui de la concession directe [2].

Cette discussion qui remplit les derniers jours du mois de novembre 1851, c'est-à-dire les derniers moments

1. Les intérêts du district industriel de Saint-Étienne et du bassin houiller de la Loire, dont M. Heurtier se faisait ici l'organe, intérêts très-considérables d'ailleurs, devaient recevoir une satisfaction par le fait de la construction à Givors d'un pont raccordant la ligne de la Méditerranée au groupe des chemins du Forez. M. Heurtier défendit son idée avec une persistance qui lui valut ce mot du président, M. Dupin aîné : « Allez, vous avez très-bien soutenu la question.

Si Pergama dextra
Defendi possent. »

2. La loi relative au chemin de Lyon à Avignon (1er décembre 1851) est le dernier acte législatif de la première phase des grandes exploitations françaises. — La loi sur le chemin de Paris à Lyon est antérieure de quelques jours (26 novembre 1851).

de l'assemblée législative elle-même, avait été traînante, saccadée, pénible. Elle avait justifié un mot prononcé dès le début par M. Crémieux. « Je ne propose pas de discuter, avait dit l'ancien membre du gouvernement provisoire : j'ai la conviction intime que la discussion d'aujourd'hui, quel que soit le talent des orateurs qui monteraient à cette tribune, sera une mauvaise et inutile discussion » . Parole bien vraie, vraie surtout en ce sens qu'après les investigations antérieures, après le long examen auquel la commission avait procédé, reprendre à la tribune d'anciens débats théoriques, ou aborder l'examen des détails, c'était se condamner de gaieté de cœur à de stériles répétitions ou à d'inextricables embarras. Assez et trop longtemps la discussion n'avait été qu'une lutte entre les systèmes ; assez et trop longtemps on avait disputé au pouvoir exécutif la solution des questions secondaires. De tous côtés les intérêts demandaient qu'on mît en œuvre les éléments recueillis. Le moment était venu d'utiliser hardiment des enquêtes, des études, qui abondaient en précieux matériaux. Il ne manquait au pays, il ne manquait à la science économique des chemins de fer que des expériences larges et décisives. On y aspirait ardemment dans le sein de l'assemblée législative comme au dehors. Et pourtant l'action faisait défaut. Sur ce sujet, comme sur beaucoup d'autres, les volontés dispersées ne pouvaient parvenir à se rejoindre et à s'entendre. Quoique sur le fond des choses on fût bien moins divisé qu'on ne se l'imaginait, on semblait être séparé par des abîmes dès qu'il fallait descendre dans le domaine de l'application. Lorsque l'avenir envisagera ce moment de l'histoire des chemins de fer français, il trouvera sans contredit que l'inertie, inertie causée par un état de division des

esprits qui semblait invincible, aura été le mal réel de la situation [1].

## CHAPITRE II

### DEUXIÈME PHASE : 1852-1856

#### I

**Nouveau système; — ses caractères essentiels. — Formation des groupes. Faits et résultats.**

A la fin de l'année 1851, les embarras financiers créés aux chemins de fer par les événements se trouvaient à peu près liquidés. Cela ne suffisait pas néanmoins. Pousser énergiquement l'exécution des lignes déjà concédées, reprendre sur une large échelle la suite des concessions, voilà ce qu'il fallait pour regagner le terrain perdu, pour assurer le prompt achèvement du réseau. Or, une énergique impulsion donnée à la fois sur ces divers points forme précisément le trait caractéristique de la période où nous entrons en 1852.

La moindre réflexion suffit pour faire reconnaître dès l'abord que le mouvement nouveau, considéré dans sa cause même, procède de deux idées, l'une politique, l'autre économique. Au lendemain du profond change-

1. A la fin de l'année 1851, sur 25,628 kilomètres de chemins de fer exploités en Europe, la France n'en comptait que 3,558. La Grande-Bretagne possédait 11,089 kilomètres, la Prusse et les divers états allemands 5,840, l'Autriche 2,357, la Russie 1,148, la Belgique 868. Le reste se partageait entre les divers états d'Italie, la Hollande, l'Espagne et le Danemark. — La longueur totale du réseau français, alors décrété, était de 4,969 kilomètres, y compris les 17 kilomètres du chemin de ceinture, qui venait d'être concédé (11 décembre) aux cinq grandes compagnies des chemins de fer aboutissant à Paris. (*Documents statistiques.*)

ment qui venait d'être effectué dans les conditions de la vie publique, il était indispensable de fournir à l'activité des esprits de nouveaux aliments en vue de remplacer ceux que le choc des événements venait de faire disparaître, et quoique quelques-uns ne pussent pas avoir disparu pour longtemps. C'était là une tâche qui s'imposait au pouvoir. Or, rien ne répondait mieux à cette exigence que la pensée de diriger les aspirations et les efforts vers quelque grand objet propre à fournir aux intérêts d'amples satisfactions. Par une singulière fortune, une arène s'offrait d'elle-même, l'arène des chemins de fer. Rétrécie trop longtemps, elle n'attendait que des volontés décidées pour s'élargir au gré des ambitions les plus hardies. Il était très-opportun d'en ouvrir les portes à deux battants, et d'y faire briller les avantages positifs promis comme récompense à tous ceux qui l'aborderaient. Aussi qu'arrive-t-il? A peine un appel est-il formulé que l'élan du public y répond avec empressement. On accourt de tous côtés dans la carrière. Un grand nombre d'hommes qui avaient figuré à un titre ou à un autre sur la scène politique, et qui s'étaient vus plongés tout à coup dans un pénible désœuvrement, trouvèrent là un moyen d'appliquer leur activité.

L'idée économique correspondait à des nécessités non moins réelles et non moins impérieuses. Assurer et hâter l'achèvement des entreprises commencées, en provoquer d'autres, c'était ouvrir une source certaine de travail et de prospérité; c'était préparer un rapide essor de la richesse privée et de la richesse publique. De plus, il fallait terminer le réseau pour rendre productifs les capitaux considérables, stérilement immobilisés dans des constructions inachevées; il fallait l'agrandir pour faire participer nos diverses provinces aux résultats des

dépenses de l'état et rétablir entre elles, dans les limites du possible, l'égalité rompue par suite des premières exploitations.

En présence de ces intérêts, une condition essentielle était à remplir pour marcher sûrement. On devait songer tout d'abord à réveiller la confiance dans l'avenir des compagnies de chemins de fer, confiance alors singulièrement ébranlée. Avant la révolution de février, on s'était montré trop jaloux à l'égard des entreprises privées, on les avait circonscrites sur un terrain trop étroit, trop incertain. Une économie politique prévoyante conseillait aujourd'hui un complet remaniement des contrats antérieurs. Cette transformation fut opérée; elle le fut avec la conviction que les voies nouvelles rendraient amplement ce qu'on leur aurait donné. Elle s'accomplissait du reste à son heure; elle venait après que la discussion avait surabondamment remué le sol et l'avait ainsi préparé à recevoir les germes d'avenir qu'on allait y déposer. Ce n'était pas à imaginer de nouveaux éléments que consistait la tâche actuelle; c'était à utiliser les éléments existants, à les dégager d'un milieu où l'industrie particulière étouffait sous mille entraves.

La pensée que les compagnies auxquelles les chemins de fer sont concédés doivent être assez fortes pour porter leur fardeau jusqu'au bout servit de point de départ et de base. Il était certain que les capitaux, la masse des petits capitaux, demeureraient sourds, ou se laisseraient promptement décourager, s'ils n'obtenaient pas, après les déceptions essuyées, des garanties d'une durable sécurité. Le gouvernement devait tenir d'ailleurs à ce que le public ne se lançât point dans des affaires trop aventureuses qui ne pourraient qu'aboutir à des mécomptes et fomenter l'irritation. Aussi sa politique fut-elle

empreinte d'une libéralité manifeste envers l'industrie particulière représentée par de puissantes associations. On va pouvoir en juger.

Dans les transactions nouvelles, la durée des concessions, jadis si démesurément réduite, est portée à un terme uniforme de quatre-vingt-dix-neuf ans; la garantie d'intérêts, jadis combattue avec tant d'opiniâtreté, est appliquée sur une large échelle. La prolongation des concessions venait assurer aux compagnies le temps nécessaire pour reconstituer leur capital et pour rémunérer les actionnaires. La garantie d'intérêt était encore plus immédiatement propre à inspirer de la confiance par la sûreté du revenu. L'aide prêtée sous cette dernière forme permettait de restreindre à des cas exceptionnels les subventions du trésor, qu'elles fussent en argent ou en nature. Aussi les subventions ne furent-elles affectées qu'à des entreprises placées dans des conditions particulières, soit à raison de la difficulté des travaux, soit à raison de l'insuffisance probable des produits.

Ce n'est pas tout: les compagnies trouvèrent bientôt un nouvel avantage dans des fusions que le gouvernement se hâta de favoriser. Les fusions opérées entre plusieurs compagnies ont pour effet de permettre la suppression de certaines dépenses générales qui se répètent naturellement pour chaque exploitation isolée, et la réduction de beaucoup d'autres qui ne varient guère, quelle que soit l'étendue d'une concession. Elles sont en outre favorables à l'unité de mouvement dans les services; elles laissent les compagnies plus libres dans leurs allures, moins exposées à la concurrence. Ajoutons qu'en élargissant leurs bases,. elles tendaient à développer et à consolider leur crédit, et à faciliter ces emprunts qui allaient prendre un si large essor, et qui, s'ils étaient sagement combinés,

fourniraient aux compagnies le moyen, sans trop charger l'avenir, de réserver aux actions une part plus forte dans les bénéfices annuels. Telles sont les conditions essentielles du nouveau régime. Il faut y joindre, pour en avoir une complète idée, la concession directe qui rendait les affaires plus expéditives.

Un peu plus loin viendront l'examen du système envisagé dans son ensemble, et l'appréciation des objections qu'il a suscitées. Nous n'en sommes pas encore là. Nous avons besoin d'être fixés auparavant sur les premiers effets produits. L'avenir ne procédera pas autrement; avant d'asseoir son jugement, il voudra considérer de près les résultats obtenus. Dès à présent, les éléments d'information ne manquent pas. Les faits se pressent au contraire devant l'observateur. L'année 1852 voit, dès son début, consacrer l'adjudication du chemin de Lyon à Avignon, et concéder le chemin de Paris à Lyon. Puis viennent, pour ne citer que les principales, les concessions des chemins de Dijon à Besançon, de Saint-Quentin à la frontière belge, du centre de la France à Clermont, à Roanne, à Châteauroux, de Mézidon au Mans, de Mantes à Caen et à Cherbourg, de Bordeaux à Cette. En somme, le chiffre total pour cette année-là est de 1945 kilomètres.

A cette extension si notable se joint une large application de cette idée des fusions dont je signalais tout à l'heure la portée économique. La compagnie d'Orléans d'abord, puis la compagnie de Lyon à Avignon deviennent le noyau de puissantes agglomérations [1]. Jusque-là,

1. Dans la compagnie d'Orléans s'étaient fusionnées les compagnies du Centre, d'Orléans à Bordeaux, de Tours à Nantes; dans celle de Lyon à Avignon, les compagnies de Marseille à Avignon, de Montpellier à Cette, de Montpellier à Nîmes, de Marseille à Toulon, etc. — Disons que dans les deux seules années 1852 et 1853, quinze compagnies se sont fusionnées pour n'en plus former que trois ou quatre.

les rares rapprochements de ce genre qui s'étaient effectués n'avaient été, comme nous l'avons déjà indiqué, que des faits accidentels et à vrai dire tout locaux. Cela était vrai, même pour la récente fusion (19 février 1852) opérée entre la compagnie du Nord et celles de Saint-Quentin et de Boulogne.

L'esprit de système, une intention liée à des considérations économiques d'un caractère général se révèlent, au contraire, dans les deux grandes alliances mentionnées tout à l'heure. L'initiative réelle en appartient à la compagnie d'Orléans, ou plutôt au président de son conseil, M. F. Bartholony, qui montrait ainsi une fois de plus la justesse si pratique de son esprit. La constatation de ce fait appartient à l'histoire des voies ferrées. Le principal mérite des fusions devant l'avenir ne consistera pas dans les avantages qu'elles offraient aux compagnies; leur meilleure conséquence, c'est qu'elles ont suggéré l'idée de composer avec les lignes françaises un petit nombre de groupes auxquels les chemins de raccord viendraient successivement se rattacher. En 1852, cette idée-là, dont la portée éclatera de plus en plus, ne faisait encore que de poindre. En veut-on la preuve? Sur les 1945 kilomètres concédés, il y en avait 721, c'est-à-dire plus du tiers, qui étaient encore partagés entre six nouvelles sociétés, parmi lesquelles nous ne comptons pas deux grandes compagnies appelées à devenir bientôt elles-mêmes le noyau d'un groupe, la compagnie de Paris à Lyon et celle de Bordeaux à Cette[1]. C'est seulement plus tard que l'administration, au lieu d'admettre des de-

1. Les six autres nouvelles compagnies étaient celles de Dijon à Besançon et à Gray (125 k.), de Dôle à Salins (39 k.), de Blesmes à Saint-Dizier et à Gray (175 k.), de Mantes à Caen et à Cherbourg (317 k.), de Provins aux Ormes (12 k.), de Graissessac à Béziers (53 k.).

mandes nouvelles, fit ouvertement connaître son intention d'attribuer de préférence les lignes secondaires aux compagnies existantes.

Le chiffre des concessions en 1853 est égal à celui de l'année précédente (1946 kil.). Le Grand-Central, dont l'histoire, quoique fort courte, devait être si tourmentée et la liquidation si scabreuse, se constitue avec 374 kilomètres définitivement concédés, sans parler des concessions éventuelles, et il s'agrandit quelques mois plus tard, en absorbant par voie de fusion les anciens chemins de la Loire fusionnés entre eux fort à point, sous le nom de chemins de Rhône-et-Loire. Parmi les concessions les plus saillantes, on doit noter encore celle des chemins de Bayonne et de Perpignan à la compagnie du Midi, de Lyon à Genève à la compagnie de ce nom, de Reims à Mézières et à Sedan à la compagnie des Ardennes, de Nantes à Saint-Nazaire et de Tours au Mans à la compagnie d'Orléans, et enfin du chemin direct de Paris à Mulhouse, comprenant divers embranchements qui formèrent un ensemble de 618 kilomètres, à la compagnie de Strasbourg[1].

Un temps d'arrêt marqué se présente en 1854. Il s'explique suffisamment par les circonstances qu'on eut à traverser cette année-là où commence la longue et glorieuse campagne de Crimée. Les concessions n'embrassent que 353 kilomètres; on se consacre presque exclusivement à l'exécution des travaux déjà entrepris. Ce n'est pas que les capitaux se refusent aux affaires. Loin

1. Cette compagnie, qui allait, par la concession nouvelle, se faire concurrence à elle-même, et qui se montra singulièrement empressée dans l'exécution de travaux d'autant plus coûteux qu'ils étaient plus vivement poussés, réunit, l'année suivante, par voie de fusion, la ligne de Strasbourg à Bâle.

de là; mais la prudence commandait de ménager le crédit et de laisser à de nouvelles ressources le temps de se constituer.

Les choses reprennent leur cours en 1855. Dès le début de l'année, on annonce des concessions importantes. Cette fois-ci, la ligne de fer s'empare d'un domaine encore inabordé. Presque tous les chemins nouveaux concernent des régions de la France complétement privées jusque-là du bénéfice des voies ferrées. Ainsi, tandis que le groupe occidental se constitue, au moyen d'une fusion dans la compagnie de l'Ouest des compagnies de Rouen, du Havre, de Dieppe, de Cherbourg, de Saint-Germain, il s'agrandit de 806 kilomètres, qui doivent sillonner les parties les plus reculées de la Bretagne, en prenant cette province par le côté septentrional, pour gagner Redon, Saint-Malo et Brest[1]. En même temps, d'autres lignes, attribuées à la compagnie d'Orléans, attaquent la presqu'île armoricaine par le côté méridional, et, quittant à Savenay la grande artère de Paris à Saint-Nazaire, s'en vont à Lorient, à Quimper, à Chateaulin, et rejoignent, par la droite, à Redon, l'embranchement de la compagnie de l'Ouest. Sur un point de la France tout aussi délaissé, la compagnie du Grand-Central obtient, à titre définitif, des concessions qui se ramifient dans les départements de la Loire, du Lot, du Cantal, de la Haute-Vienne, de la Dordogne, de Lot-et-Garonne et de l'Aveyron. Son réseau dépasse alors le chiffre de 1,000 kilomètres, sans compter quelques concessions faites à titre provisoire. Le bilan de l'année 1855 comprend encore le chemin de Paris à Lyon par le Bourbonnais, attribué aux trois grandes compagnies d'Or-

1. C'est à ce moment qu'il fut enfin décidé que la lacune si fâcheuse existant entre Angers et le Mans allait être comblée sans retard.

léans, de Lyon et du Grand-Central, ce qui entraîne quelques remaniements partiels dans leur réseau respectif[1]. L'ensemble des concessions effectuées en 1855 apportait 2,485 kilomètres au bilan national. Ici s'arrête la nomenclature des concessions appartenant à la deuxième phase. L'année 1856 n'en compte aucune.

Il était dans la nature des choses qu'à l'élargissement de la base des compagnies correspondît une vive impulsion des travaux. On ne se fortifiait pas pour rien; il fallait, d'ailleurs, seconder la pensée dont le gouvernement était animé. Les résultats dépassent bientôt les espérances conçues. Une activité inconnue surgit du sol de toutes parts. Les compagnies rivalisent d'efforts. Le chiffre des exploitations, qui embrassait, comme on l'a déjà vu, 3,558 kilomètres à la fin de la première phase (décembre 1851), s'élevait à environ 6,500 kilomètres à la fin de la seconde phase, c'est-à-dire dans les premiers mois de 1857. Autre élément d'appréciation : au 31 décembre 1851, la somme totale dépensée pour la construction de nos chemins de fer par l'état, par les compagnies et par les localités, était de 1,463,719,960 francs, dont 579,484,564 francs par l'état, et 883,520,396 par les compagnies[2]. Il est curieux de voir comment se répartit l'accroissement ultérieur des dépenses. Et d'abord, au 1er janvier 1855, le total s'élevait à 2,161,597,775 francs, y compris 3,500,123 francs pour études; mais la contribution de l'état, montant alors à 630,079,815 francs, ne s'était accrue que d'environ 50 millions, c'est-à-dire de moins d'un dixième, tandis que la dépense faite

1. La ligne par le Bourbonnais était la vraie ligne de Paris à Lyon. On devait regretter qu'elle n'eût pas prévalu dès l'origine.

2. Les subventions des localités montaient à 715,000 francs, au 1er janvier 1852. — Elles arrivaient à 1,307,500 francs en 1855.

sur les fonds des compagnies avait presque doublé. Au début de l'année 1857, nous trouvons que sur un total de 3,080,494,973 francs, la dépense de l'état n'est que de 661,308,315 francs; celle des compagnies monte à 2,419,186,658 [1]. Voilà donc ce qu'avaient coûté les chemins de fer à la fin de la deuxième période : 3,080,494,973 francs [2].

Ainsi, durant un intervalle de cinq années à peine, une masse de réalisations se sont opérées, une masse de résultats ont été obtenus. Le système de 1852 peut être considéré désormais non-seulement dans ses éléments constitutifs, mais encore dans ses conséquences positives. On peut le juger sous le jour d'éclatantes expériences. Aussi bien, est-ce ici la place convenable pour se demander ce qu'en dira l'avenir. Rien n'en a altéré l'intégrité; il est demeuré sous l'influence de l'impulsion primitive. La seconde phase de l'histoire de nos grandes exploitations appartient en propre aux idées et aux initiatives de 1852.

## II

**Examen du système de 1852. — Critiques diverses.
Les chemins de fer et la liberté de discussion. — Individualités marquantes.
Mouvement intellectuel.**

Parmi les critiques dont le système de 1852 a été l'objet, les unes s'adressent à ses données essentielles, les autres à certains côtés de l'application. Arrêtons-nous d'abord aux premières. Les reproches portant sur

1. A la dépense, les années 1855 et 1856 avaient, à elles seules, contribué pour la somme de 919 millions.

2. Le réseau total embrassait alors 11,250 kilomètres, dont 4,750 étaient à l'état de construction. L'exécution de ces 4,750 kilomètres était répartie sur un laps de dix années.

les données constitutives du système peuvent se ramener à deux ayant trait, d'une part, aux inconvénients attachés à la formation des grands réseaux, d'autre part, à la somme d'avantages accordée aux compagnies.

La critique des grands réseaux n'exprime jamais qu'une seule idée, quoique sous des formes diverses : la crainte du monopole. Cette crainte a retenti à l'occasion jusque dans l'enceinte du Corps législatif. Elle s'y est nettement formulée. Ainsi, on y a soutenu que le système des réseaux n'est autre chose qu'un périlleux privilége qui met de vastes contrées de la France à peu près à la discrétion de puissantes compagnies. On y a soutenu qu'en rattachant à ces réseaux des lignes pour lesquelles il n'existait encore que des projets qualifiés du nom d'éventuels, on s'exposait à retarder l'exécution de ces lignes, en ce sens qu'on écartait ainsi les sociétés nouvelles disposées à les entreprendre tout de suite [1].

La méprise était évidente. En fait, l'état avait bien concédé aux compagnies un privilége d'exploitation; mais ce privilége demeurait placé sous sa surveillance immédiate. Que l'exploitation se laisse aller à des égarements, et il garde une autorité suffisante pour la redresser. Est-il armé contre les abus? Toute la question était là. Or, on peut le dire d'une manière générale, ce ne sont jamais les restrictions qui manquent dans les branches quelconques de notre législation. Les réserves au profit de l'état abondent notamment dans les lois et les règlements relatifs aux chemins de fer. Bien plus, la concentration attaquée facilite l'application des règles et

1. Voyez notamment l'analyse d'un discours de M. le vicomte Anatole Lemercier, discours un peu postérieur à l'époque où nous sommes, mais dans lequel on trouve résumées toutes les objections de ce genre. — *Moniteur*, 28 mai 1857.

l'exercice de la surveillance. Il est plus aisé d'agir sur un petit nombre de groupes que sur une multitude de corps disséminés çà et là. Quant aux concessions futures, quant aux chemins secondaires conditionnellement attribués aux grandes compagnies, le reproche n'était pas plus juste. Cette promesse était presque toujours le moyen unique d'assurer la construction de ces chemins. Ce n'est que grâce aux fusions, ce n'est que grâce à l'accroissement de forces qui en est résulté que le gouvernement a pu sitôt ménager l'exécution de certaines lignes, de certains embranchements présumés peu productifs, et cela sans concourir, ou en ne concourant que pour une faible part aux frais d'établissement. Les concessionnaires tenaient compte des compensations qu'offrait leur groupe dans son ensemble. Supposez une compagnie pour chacune des lignes qui forment aujourd'hui l'un ou l'autre de nos principaux réseaux, et vous apercevrez tout de suite qu'un grand nombre se fussent trouvées hors d'état de mener à fin une tâche témérairement acceptée. Il y aurait eu plus d'un chemin de Graissessac à Béziers, indépendamment même des circonstances particulières à cette déplorable entreprise. Dans le système adopté, les concessions les moins fructueuses, ou même les concessions véritablement onéreuses, ont eu pour contre-poids celles qui réunissent d'incontestables éléments de prospérité. Notons aussi le contingent de transports que les lignes d'embranchement fournissent à l'artère principale, contingent qui ne viendrait point alléger le poids des frais généraux, si l'exploitation appartenait à plusieurs compagnies distinctes.

Les adversaires des grandes exploitations voulaient-ils dire que la concentration pouvait entraîner quelques inconvénients? A la bonne heure; mais c'est le sort commun

de toute œuvre un peu complexe. Dans le cours de cet ouvrage, nous n'avons pas omis de signaler des exemples de ce genre lorsqu'il s'en est présenté. C'est ainsi que nous avons relevé les empêchements que la compagnie d'Orléans a pu susciter à l'exécution d'une ligne des plus importantes pour l'ouest de la France, celle du Mans à Angers[1]. Ces incidents fâcheux ne suffisent point pour infirmer une combinaison dont les avantages frappent les yeux. On ne citerait pas beaucoup de faits comme celui que nous venons de rappeler. En revanche, il y en a qui démontrent qu'on a su au besoin résister à certaines pressions qui se croyaient sûres de leur force. En 1853, par exemple, sous l'administration de M. Magne, malgré la compétition, ou plutôt l'entente des deux compagnies du Nord et de l'Est, la concession du chemin des Ardennes a été donnée à une compagnie nouvelle. Certes, absolument considérée, la formation de cette entreprise intermédiaire n'était pas un bien; mais à ce moment-là, il était utile avant tout de faire voir que le rôle du gouvernement ne pouvait se réduire à une ratification pure et simple d'arrangements intervenus d'avance.

Le système des réseaux n'est pas, du reste, un système de hasard sorti un beau jour des caprices de la théorie. Il a été élaboré sous l'égide de l'expérience; il est né du sein des intérêts. N'est-ce pas après l'établissement, après la mise en exploitation d'un certain nombre de lignes que se sont révélés les périls de l'isolement? Oui, sans doute : les compagnies avaient bien vite compris les avantages qu'elles pouvaient trouver elles-mêmes dans les fusions, et cela quoiqu'il ait pu arriver que dans un cas exceptionnel la fusion ait été préjudiciable à l'un des

1. Tome Iᵉʳ, p. 269.

éléments qu'elle embrassait. L'expérience a démontré avec non moins d'évidence que ces concentrations-là avaient pour le public des avantages incontestables. On avait reconnu en effet que la circulation deviendrait plus facile si les lignes dépendant géographiquement d'une même zone étaient placées dans les mêmes mains. Une fois les divers groupes achevés, on pourrait plus aisément les souder les uns aux autres par quelques ramifications, et éviter ainsi aux voyageurs et aux marchandises des embarras, des retards et des dépenses. On pourrait aussi, avec de grandes agglomérations, étudier et réaliser plus aisément les modifications de toute nature que peuvent rendre désirables soit les continuels progrès de la science, soit les enseignements journaliers de la pratique.

Tels sont les motifs pour lesquels nous sommes d'avis que les objections portant sur la concentration des lignes n'obtiendront point l'assentiment de l'avenir. Mais d'autres critiques accusent le système de 1852 d'avoir grevé le public de charges trop pesantes, d'avoir entraîné en faveur des compagnies des sacrifices exorbitants. Ces accusations sont-elles mieux fondées que les précédentes? C'est là maintenant ce qu'il faut voir.

Le reproche, faisons-le remarquer tout d'abord, ne saurait, durant la deuxième phase des grandes exploitations, s'entendre de sacrifices d'argent. Loin de s'augmenter, la dépense mise au compte du trésor avait été en diminuant. En 1847 et en 1848, la participation de l'état était représentée par un chiffre de 130,000 francs et de 140,000 francs par kilomètre; à la fin de 1852, ce chiffre n'est plus que de 100,000 francs; à la fin de 1853 et à la fin de 1854, il est de 88,000 francs et de 83,730 francs. La réduction est infiniment plus grande, si l'on se borne

à considérer isolément les concessions récentes : le concours du gouvernement ne dépasse point alors 21,000 francs par kilomètre[1]. Aussi n'est-ce pas d'ordinaire à ce chef-là qu'on s'en prend. On préfère mettre en avant la durée des concessions. On parle avec ironie du *magnifique cadeau que le gouvernement avait cru devoir faire aux compagnies pour relever l'esprit d'association, en retardant d'un demi-siècle le moment où les chemins doivent appartenir au domaine national.* On ajoute que *le seul surcroît de profits accordé aux actionnaires des chemins de fer, aux dépens du public, par la prolongation de jouissance, doit atteindre un milliard*[2].

Cette façon de calculer, produite dans un recueil qui jouit d'une si grande autorité, employée par un économiste qui sait d'ordinaire si bien peser les données de l'expérience, méconnaît néanmoins les effets économiques de la prolongation des concessions. *Il faut aux capitaux du temps pour devenir féconds*, avait dit avec justesse M. Gustave de Beaumont défendant en 1851, dans un rapport cité plus haut, le terme de 99 ans généralisé en 1852. Que la plupart des lignes en ce moment concédées eussent pu trouver des concessionnaires pour des termes plus réduits, cela n'est pas douteux. Des exemples antérieurs disent assez jusqu'où l'entraînement peut être poussé ; mais ils apprennent aussi quels cruels mécomptes résultent pour le public de ces compétitions irréfléchies. Il saute aux yeux qu'on ne pouvait trop se prémunir contre le retour de ces découragements, de ces langueurs qui avaient occasionné tant d'embarras et de retards. Accorder beaucoup afin de pouvoir exiger beaucoup,

1. Rapport de M. Magne, *Moniteur,* 2 février 1854, et *Documents statistiques.*

2. M. Léonce de Lavergne, *Revue des Deux Mondes,* 15 juin 1856.

voilà le fond du système de 1852; la prolongation des concessions est une des conséquences de cette idée-là, qui répondait à merveille aux nécessités intimes de la situation.

Un autre thème a été abordé : on a soutenu que même avec la faculté de rachat après le terme de quinze ans, l'état s'était lié pour trop longtemps au point de vue de l'exploitation. Quoi que nous ayons à dire plus loin sur l'exercice de la faculté de rachat, nous sommes frappé ici par ce fait, que le délai qu'on juge trop long n'est pas spécial aux concessions de 1852; on l'avait également appliqué aux concessions précédentes. Le reproche se trouve du reste singulièrement amoindri par une observation toute pratique déjà énoncée. Quelque court qu'il soit, le terme accordé sera toujours trop étendu, si les lois constitutives des compagnies n'assujettissent pas l'exercice du privilége à un contrôle suffisant. La durée importe peu, au contraire, si l'état garde en main l'autorité nécessaire pour réagir au besoin contre des procédés abusifs. Tel est bien l'objet essentiel. Or, qu'il existe de rassurantes garanties, que le gouvernement puisse régulariser le mouvement s'il s'égarait en dehors de la voie tracée par l'intérêt public, il n'est pas possible, je le répète, de le mettre en doute. Il n'y a qu'à lire la suite des rapports des compagnies, il n'y a qu'à parcourir la série des arrêtés ministériels pour voir si le droit réservé au gouvernement est, ou non, un vain mot. Certes, on ne saurait se plaindre que ce droit ait sommeillé. L'avenir ne dira donc point que les résultats obtenus l'ont été aux dépens des prérogatives de l'état. Le droit du gouvernement entendu dans sa limite raisonnable, c'est-à-dire dans le sens d'une haute et efficace surveillance qui voit les détails, tout en s'abstenant

d'interventions inopportunes et gênantes, qui laisse à l'industrie la liberté sans laquelle tout élan, toute spontanéité, toute responsabilité, deviendraient impossibles, ce droit-là, disons-nous, est surabondamment réservé dans les cahiers des charges. La situation, sous ce rapport, était dégagée de toute ambiguïté, et les droits du lendemain pleinement garantis.

Arrivons aux critiques qui, épargnant le fond du système, s'attaquent seulement à des points de pure application. En tête des reproches de ce genre, il faut placer celui que les concessions avaient marché trop vite, que les forces de la nation avaient été engagées au delà de toute proportion raisonnable. Avant d'examiner si cette accusation est fondée durant la période où nous sommes, rappelons qu'en tout cas on était loin d'avoir dépassé les besoins existants. A la fin même de la seconde phase, c'est-à-dire au commencement de l'année 1857, les grandes lignes ferrées ne pénétraient pas encore dans toutes les parties du territoire; d'importantes régions restaient en dehors du réseau. Si nous voulions comparer notre actif, sous ce rapport, à celui de l'Angleterre, nous verrions que ce dernier pays possédait alors, relativement à son étendue, de huit à dix fois plus de kilomètres exploités que n'en possédait la France. A un certain moment, il est vrai, nos voisins s'étaient précipités dans la carrière avec une témérité qui leur avait coûté cher. Mais quelle marge nous avions devant nous avant d'en venir à des ramifications aussi secondaires que celles qu'ils avaient eu tort d'entreprendre trop vite! Nous pouvions nous avancer bien loin sans courir le risque de tomber dans un excès pareil. Les vives aspirations qui poussaient le pays dans ce sens n'étaient pas des aspirations aveugles et péril-

leuses : c'était l'instinct d'un besoin vrai. J'avoue, d'ailleurs, que la considération tenant à un besoin réel n'aurait pas suffi pour justifier une action trop hâtive. Mieux aurait valu, sans aucun doute, se résigner à attendre que de céder à des vues de développement en désaccord avec les moyens. En d'autres termes, si les ressources avaient fait défaut à l'ambition qui excitait l'ardeur du pays, il aurait fallu s'imposer un délai. Cela va de soi : mettre en harmonie ses entreprises et ses forces, proportionner son effort à sa puissance, c'est d'une sage économie aussi bien pour un état que pour les simples particuliers.

Examinez de près, cependant, ce qui se passe en 1852 et dans les années suivantes : loin d'avoir à stimuler des capitaux, on s'applique à modérer leur empressement. On va même peut-être au delà du but, en suspendant à un moment donné la formation d'entreprises nouvelles[1]. L'expansion n'avait, d'ailleurs, rien de factice; d'abondantes ressources étaient à la disposition de la France. Il est admis communément, en effet, que nos épargnes annuelles s'élèvent à peu près à 1,200 millions de francs[2]. Ce chiffre n'a rien d'exorbitant; on est en droit de le trouver même un peu faible. Or, durant les années où nous voyons régner le plus d'activité dans les travaux, il n'a guère été dépensé par les compagnies que le tiers de cette somme. Ce n'était pas trop quand le numéraire accumulé à la Banque de France arrivait à 510 millions et dépassait le chiffre des billets au porteur mis en circulation. Ce n'était pas trop

1. Note du 9 mars 1856. — Quoique l'intention en fût bonne, l'interdiction prononcée était peu conforme aux principes de la science économique et aux exigences de la pratique industrielle.

2. M. L. de Lavergne accepte cette même évaluation. *Revue des Deux Mondes*, article cité.

quand, par suite d'une évolution très-significative, la masse des petits capitalistes joignaient, ou plutôt préféraient aux placements hypothécaires les placements sur les fonds publics, sur les chemins de fer, sur les grandes valeurs industrielles. L'énergie déployée n'avait donc rien eu d'excessif. Cela est évident même lorsqu'on porte en ligne de compte les dépenses qu'entraîna l'expédition de Crimée. Si des langueurs ou des embarras se sont produits plus tard, ils viennent d'autres causes et de causes très-diverses, parmi lesquelles on doit ranger les crises alimentaires qui ont persisté pendant trois années, les oscillations du système organique des chemins de fer en 1857 et en 1859, et l'ébranlement politique, particulier d'abord à quelques états, qui s'est ensuite communiqué à une grande partie de l'Europe, et qui s'est même trouvé coïncider avec les soudains déchirements de la confédération américaine.

Prises en elles-mêmes jusqu'en 1857, nos entreprises de voies ferrées demeurent tout à fait étrangères à ces causes de gêne; elles ne les avaient point provoquées, alors même qu'elles en ont ressenti le contre-coup. Ce n'est qu'à partir de 1857, c'est-à-dire durant la troisième phase, qu'on voit surgir des embarras propres aux chemins de fer eux-mêmes.

Une seconde objection de détail s'adresse au mode suivi dans les concessions, c'est-à-dire au mode de la concession directe contre lequel on a renouvelé les objections articulées dès longtemps, et qui avaient jadis trouvé des partisans et des contradicteurs dans les rangs des opinions politiques les plus opposées. Des deux côtés, disons-le, on avait eu le tort de généraliser d'une façon trop absolue ou les avantages ou les inconvénients de la concession directe. En une telle matière, comme en

beaucoup d'autres, la solution dépend des circonstances[1]. Or, si jamais le mode le plus direct a pu être avantageusement employé, c'est dans un moment où il s'agissait de lignes déjà tant étudiées et tant débattues. On se trouvait sur un terrain parfaitement connu. Les plus larges investigations servaient de point d'appui à l'initiative actuellement déployée. Ainsi se justifiait, sinon toujours, au moins le plus souvent, le choix du mode le plus expéditif. A la suite de temps d'arrêt multipliés, l'essentiel était de se mettre en marche et d'avancer résolûment; mais, répétons-le, la question est une pure question de fait. Il n'est pas impossible de concevoir un milieu dans lequel l'intérêt serait de savoir se restreindre et s'arrêter, étudier et discuter, et où l'adjudication pourrait avoir l'avantage de susciter une concurrence sérieuse.

En dernière analyse, le système de 1852 veut être envisagé au sein même des circonstances dans lesquelles il s'est produit. Il a été mis en œuvre avec une intelligence supérieure des besoins de l'époque. Cette application a été faite, à la vérité, dans la plénitude d'un pouvoir sans contre-poids et sans contrôle; mais ce fait ne saurait fournir un argument contre la liberté de discussion. En effet, l'heureuse expérience de 1852 a précisément le mérite d'avoir su puiser ses conditions de succès dans les discussions antérieures. On avait eu tort de perdre un temps précieux dans des débats que passionnaient trop souvent des préoccupations purement politiques; c'est là un fait palpable. Il est tout aussi manifeste que si l'on peut en pareille matière abuser de la discussion, on pourrait encore plus aisément abuser du silence. Le simple bon sens suffit pour faire reconnaître que les

1. Voy. tome Ier, p. 183.

affaires de ce genre impliquent l'absolue nécessité de la libre discussion. Sur ce point-là le doute est impossible. On ne saurait trop le redire : si la discussion s'est trouvée superflue en 1852 et dans les années suivantes, c'est en définitive parce qu'on avait déjà trop discouru. Il y a plus : si au milieu d'un immense déploiement d'activité, au milieu de l'essor simultané des entreprises les plus complexes, on a essuyé quelques mécomptes, on a eu à relever quelques erreurs isolées, ces erreurs et ces mécomptes se rapportent aux points sur lesquels le flambeau de la discussion avait le moins projeté ses lueurs ou qu'il n'avait encore aucunement éclairés.

L'intérêt des vrais principes en matière d'économie politique appliquée aux chemins de fer commande d'insister ici sur ce fait et sur les conséquences à en tirer. Non, avec la grande impulsion donnée à des affaires qui mettaient en jeu des éléments très-multiples, qui avaient besoin de stimuler des intérêts très-âpres, on ne pouvait avoir la prétention de fermer la porte à toutes les convoitises exagérées. Quel que soit l'esprit de mesure avec lequel ait été généralement appliqué le système de 1852, il ne pouvait pas réaliser un tel miracle. Point de mouvement aussi vaste qui n'entraîne inévitablement certains écarts individuels plus ou moins désordonnés. Mais la science économique n'a pas mission de passer au crible les actes particuliers. Elle embrasse les choses dans leur ensemble; ainsi le veulent sa nature et son rôle; elle laisse à l'histoire financière proprement dite le soin d'exposer et de juger en détail les éléments plus ou moins droits qui, sous des influences diverses, ont pu se heurter dans le brûlant champ clos de la spéculation. Les seuls faits de ce genre qu'elle ait l'obligation de relater, ce sont ceux qui servent de points d'appui à

quelque principe important, par exemple à un principe d'un caractère aussi général, d'une portée aussi haute que celui de la liberté de discussion. Eh bien! qu'on s'interroge sur les entreprises les plus téméraires, qui appellent le plus les sévérités de la critique. N'est-ce pas celles qui devaient le moins à la discussion? Voyez le Grand-Central! Ce n'était pas là certainement une conception mauvaise. Les rameaux provenant de l'ancienne compagnie pourront bien donner un jour des produits supérieurs à ceux qu'on paraît attendre aujourd'hui. Ces lignes traversent un pays neuf, un pays resté presque partout étranger au mouvement industriel contemporain, souvent même aux perfectionnements effectués dans les anciennes voies de communication, et qui renferme de véritables éléments de prospérité, des richesses minérales abondantes quoique fort imparfaitement exploitées. Prise en elle-même, l'idée du Grand-Central correspondait à des besoins sérieux, à des intérêts réels. Et cependant elle a échoué, en ce sens qu'elle a abouti à une liquidation par voie de cession dont nous parlerons plus loin en détail, et qui eût été désastreuse sans l'intervention du gouvernement. Le malheur de l'entreprise est venu de ce qu'elle n'avait pas reçu le grand jour de la discussion. Un retard eût-il dû provenir de débats publics et contradictoires, ce retard aurait encore été préférable à une solution grosse de périls. Une libre et complète discussion aurait au moins eu pour effet de rendre moins faciles les erreurs dans l'évaluation des apports, et moins onéreuses les charges résultant soit de la fusion si rapidement opérée avec les chemins de Rhône et Loire, soit de l'organisation financière de la nouvelle compagnie.

Un autre exemple nous est fourni par l'entreprise de ce

chemin de fer de Graissessac à Béziers, qu'on exaltait un moment avec tant de bruit, et dont la fin est consignée sur le rôle des faillites! Il ne serait pas même besoin d'aller aussi avant dans la sphère des déceptions pour trouver des témoignages significatifs en faveur du principe que nous soutenons et que la science, d'accord avec l'expérience, ne saurait revendiquer trop haut. Il s'en rencontre en outre dans la catégorie des entreprises qui n'ont pas échoué, et dont il est seulement permis de dire qu'elles n'ont pas réalisé les espérances conçues. Telle qui n'a jamais donné de dividendes verra clore sa destinée par une absorption inévitable peut-être, mais très-éloignée des prévisions primitives. Telle qui devait être, disait-on, un autre chemin de Lyon à la Méditerranée, a été une affaire extrêmement coûteuse dont les destinées s'amélioreront de plus en plus, j'en suis convaincu, par l'effet des affluents qu'on lui ménage, mais qui n'aura pas non plus tout à fait réalisé les promesses dorées faites aux premiers actionnaires.

On objectera sans doute que les affaires les plus discutées n'ont pas toujours réussi. On citera peut-être l'exemple de l'Angleterre, où, en dépit de la liberté de discussion, on a vu surgir tant d'abus. Se prévaloir d'un tel fait, disons-le d'abord, ce serait se faire une bien fausse idée du fond des choses. L'exemple de l'Angleterre, nous l'invoquerions nous-même, au contraire, pour montrer toute la puissance de la liberté de discussion. Que fallait-il, en effet, dans ce pays? Il fallait entamer dans son essence l'organisation sociale, si profondément identifiée à la possession du sol. En l'absence de toute centralisation, il fallait vaincre des résistances locales suscitant mille obstacles. Au premier moment, la liberté de discussion rencontra d'immenses difficultés pour réagir, pour se faire

entendre au milieu du fracas d'intérêts puissants et aveuglés. En définitive, pourtant, elle a prévalu, elle a vaincu. C'est la liberté de discussion qui a dévoilé les anciens abus d'influence, qui les a marqués d'une flétrissure indélébile, qui a préparé peu à peu les garanties existant aujourd'hui, et qui sont destinées à prévenir et à réparer les coûteuses aberrations du passé. Ainsi l'exemple de l'Angleterre, loin de la combattre, vient prêter appui à notre thèse. Il est d'ailleurs dans la nature de la liberté de discussion de diminuer les chances d'erreur, comme aussi de déjouer les connivences funestes; c'est évident par soi-même. Heureusement, dans la phase que nous envisageons, grâce tout à la fois à l'abondance des renseignements déjà réunis et au discernement apporté dans les résolutions du pouvoir suprême, les exemples d'erreurs et de mécomptes ne se sont produits qu'à l'état d'exception. C'est là un point que les faits relatés plus haut mettent en dehors de toute controverse.

Peut-être pourrions-nous dire, à ce sujet, comme au sujet des initiatives de 1848, que nous sommes déjà l'avenir pour les œuvres de cette époque. Il est vrai, du moins, que l'opinion publique a prononcé. On peut en appeler, du reste, avec confiance, à un avenir plus lointain. La postérité comptera l'impulsion donnée par le système de 1852 au nombre des faits les plus mémorables du milieu de ce siècle. Le temps ne fera que rendre plus sensibles les biens qui en seront résultés, soit pour notre pays en particulier, soit pour la cause du progrès social considérée dans son universalité.

Cette grande initiative a été énergiquement secondée par des hommes appartenant aux situations sociales les plus différentes, et représentant toutes les ressources de l'expérience et du savoir. Elle l'a été d'abord par les per-

sonnages investis de la haute position qui mettait entre leurs mains la direction officielle du mouvement. Au début de cette période, la mission de présider aux transactions appartint à M. Lefebvre-Duruflé, qui montra beaucoup de résolution et d'entrain comme ministre des travaux publics. Lorsqu'un peu plus tard les services des travaux publics furent réunis à ceux de l'agriculture et du commerce[1], M. Magne, qui avait déjà occupé l'ancien ministère des travaux publics, fut placé à la tête du nouveau département, où il a laissé la trace d'un sens pratique d'une rare portée et d'un esprit de mesure allié à l'action que réclamaient les circonstances[2].

Au milieu de la foule d'influences et d'intérêts qui se pressent, après 1851, dans l'arène des chemins de fer, on aperçoit un grand nombre de personnalités distinguées que recommandent des qualités diverses. Mais on n'y voit pas beaucoup de ces influences marquantes dont l'action demande à être isolément considérée. On a peu de noms à ajouter à ceux qui avaient figuré

1. Il n'y a pas, selon nous, disons-le en passant, entre les deux ministères l'affinité qu'on tend à supposer tout d'abord. Le ministère de l'agriculture et du commerce n'a-t-il pas été amoindri en perdant, par suite de la réunion, l'unité de ses services et la spécialité si bien caractérisée de sa mission ? C'est une question qu'il nous semble utile de poser. Sans doute, les inconvénients peuvent être momentanément atténués; mais, au fond, il reste là deux groupes d'intérêts à la fois trop distincts et trop importants pour ne pas avoir — étant donné l'organisation actuelle des départements ministériels — chacun son organe dans les conseils du gouvernement.

2. Voy. *Rapports* à l'Empereur, *Moniteur* du 2 février 1854 et du 2 février 1855.—Quoique, durant la dernière partie de cette même phase, M. Rouher ait occupé le ministère du commerce et des travaux publics, il n'appartient réellement par ses actes propres qu'à la phase suivante qui s'ouvre en 1857. Les concessions de 1855 avaient été préparées par son prédécesseur, comme le reconnaît d'ailleurs le *Rapport* du 30 novembre 1856.

avec éclat dans les années antérieures. On n'a plus rien à dire des hommes appartenant à la période de discussion, alors complétement effacés. La scène revient tout entière aux hommes pratiques, soit pour organiser les entreprises, soit pour appeler les capitaux, soit pour diriger l'exécution. Déjà nous avons eu l'occasion de caractériser avec détail les individualités qui, sous ces divers rapports, ont été les plus saillantes[1]. Eh bien! après 1851, nous voyons les mêmes hommes présider aux entreprises transformées et accrues. MM. de Rothschild, E. Péreire, F. Bartholony, Dassier, Ch. Laffitte, etc. sont mêlés à l'une ou l'autre des grandes transactions qui s'accomplissent. La direction supérieure des services de chaque compagnie, soit pour la construction, soit pour l'exploitation des lignes, appartient aussi à peu près aux mêmes mains qu'auparavant[2].

En dehors du cercle des hommes que des œuvres positives et sérieuses avaient antérieurement mis en évidence, il est un personnage qui ne saurait passer inaperçu, car sa haute situation dans le monde politique lui a permis de déployer une influence exceptionnelle. On devine que nous entendons parler de M. le comte de Morny, dont la participation à l'accroissement du réseau, durant la phase où nous sommes, est notoire. Un mot suffit pour différencier son intervention. M. de Morny est ce que l'on appelle en affaires un homme de décision rapide, un homme de premier mouvement. Or, chacun

1. Tome Ier, p. 365 et suiv.

2. Il y a là toute une pléiade d'hommes fort expérimentés, dont quelques-uns jouissent d'une renommée européenne : dans la construction, MM. Didion et Jullien, MM. Couche, Ducos, Barreau, Thirion, Morandière, Lemercier, Fessard, etc.; dans l'organisation des entreprises ou dans l'exploitation, M. Paulin Talabot, MM. Solacroup, Petiet, Audibert, Chaperon, Surrel, etc.

sait quels sont d'ordinaire, avec d'inévitables traits distinctifs, les qualités et les défauts des hommes de ce caractère. Ils sont doués d'une intelligence nette et prompte qui saisit vite les bases d'une entreprise. En revanche, ces esprits-là sont en général faciles, trop faciles pour les affaires qu'ils adoptent; ils ne prennent pas toujours le temps d'en examiner les détails ou les suites ; ils se laissent séduire trop souvent par quelques côtés isolés et actuels. De plus, autant ils accueillent une opération avec promptitude, autant ils s'en dégagent avec facilité. Dans ce fonds de facultés et de tendances si complexes, M. de Morny a su manifester les rares aptitudes de son intelligence, en les appropriant au plus prodigieux mouvement de notre époque. Ce n'est que grâce au patronage qu'il lui a prêté que l'idée de doter d'un réseau de routes ferrées les départements montagneux de la France centrale a pu se faire accepter. Cette idée, qui, ainsi que nous l'avons dit, n'avait pas été suffisamment soumise au contrôle de la discussion publique, n'en a pas moins laissé un germe fécond destiné à répandre la vie dans des régions trop longtemps délaissées.

De cette appréciation des individualités mêlées aux entreprises de chemins de fer après 1851, on passe assez naturellement à l'examen des travaux que j'appellerai volontiers des travaux spéculatifs ; mais ici l'aspect des choses se modifie profondément. On s'étonne tout d'abord qu'au milieu d'un aussi large déploiement d'activité, il ne se soit produit presque aucune étude théorique un peu originale et un peu haute. En effet, dans ce sens, on ne trouve presque rien ; la stérilité est à peu près complète. Si l'on va au fond de la situation, ce fait s'explique sans peine. Les discussions antérieures avaient tout remué, tout épuisé; elles avaient même excédé les besoins. Avi-

dement tournés aujourd'hui vers un autre horizon, les esprits étaient enclins à se laisser absorber par le côté le plus positif des questions. Ce n'était pas l'effet d'une prédilection réfléchie et mesurée; c'était instinct et entraînement. Aussi, qu'aperçoit-on sur toute la ligne? A la suite des financiers qui combinent les ressorts des entreprises, arrivent les hommes de spéculation et d'agiotage ayant derrière eux une tourbe altérée d'un gain facile qui, tout à la fois, les recherche, les réprouve et les envie.

Les ouvrages publiés durant cet intervalle se ressentent des préoccupations du temps; leur objet est tout à fait spécial, leur horizon extrêmement restreint. Ainsi, voilà des écrits où l'on retrace purement et simplement le tableau des lignes; voilà des recueils spéciaux concernant la législation des chemins de fer [1]. Après cette première catégorie d'ouvrages, il en est une autre qui se rapporte à la construction ou à l'exploitation envisagée du point de vue scientifique, et qui met en avant des noms bien connus dans la technologie des voies ferrées, ceux de MM. Lechâtelier, Perdonnet, Couche, Petiet, Eug. Flachat, Polonceau, etc. [2]. Viennent ensuite des publications ayant trait à la spécula-

1. Citons *Les Chemins de fer français*, par M. Vict. Bois; *Documents statistiques sur les Chemins de fer*, par M. Nicolas; l'*Atlas chronologique des Chemins de fer de France*, par M. A. Chatelain; le *Grand Atlas* de M. Nap. Chaix, et divers ouvrages sur la législation des chemins de fer, de MM. Féraud-Giraud, Nancy, Garnier.

2. *Album des Chemins de fer*, résumé graphique du cours de M. Perdonnet, par M. Cornet; *Guide du mécanicien constructeur et conducteur de machines locomotives*, par MM. Lechâtelier, Eug. Flachat, Petiet et Polonceau; *Moyens propres à prévenir les collisions sur les chemins de fer*, par M. Couche; *Théorie de la stabilité des locomotives*, par M. Yvon-Villarceau; *Les accidents sur les Chemins de fer*, par M. E. With; *Des Locomotives très-puissantes et à petite vitesse*, par M. Couche, etc.

tion, et qui, sauf quelques écrits de circonstance, choisissent d'ordinaire la forme périodique. On voit se multiplier alors les journaux financiers; la plupart n'ont eu qu'une existence éphémère; il fallait, pour les soutenir, tous les emportements de ces jeux de bourse que les circonstances auraient d'elles-mêmes amortis, à défaut des mesures préventives qu'on jugea devoir prendre, et qui, lorsque nous les envisagerons plus loin, ne nous paraîtront pas toutes à l'abri de la critique. Quelques-unes de ces feuilles avaient une raison d'être plus sérieuse, une base plus solide. Comme moyen d'information dans l'ordre financier, comme assemblage de documents d'un caractère spécial, elles possédaient d'ailleurs une valeur réelle[1]. Rien ne démontre mieux l'importance prise par les questions financières, au milieu des grandes applications du temps actuel, que le concours prêté à cette partie de la presse périodique par plusieurs publicistes d'un talent éprouvé, parfois même d'un talent tout à fait éminent. Mais ce fait-là ne saurait changer le caractère des travaux spéculatifs concernant les voies ferrées au moment dont nous parlons. Si l'on excepte quelques écrits techniques, ils sont en général trop ternes et trop insignifiants pour éveiller sensiblement l'attention de l'avenir.

1. Le *Journal des Chemins de fer*, qui est, après le *Cours général des actions* de M. Jacques Bresson, le plus ancien des recueils de ce genre, renferme, à raison même de son ancienneté, la collection la plus complète des documents intéressant l'histoire des voies ferrées. Citons, parmi les feuilles qui se sont fondées un peu plus tard, et qui ont duré, *l'Industrie*, *le Crédit public*, *la Semaine financière*, *le Conseiller*, *le Crédit financier*, la *Gazette de l'Industrie*, etc. Mentionnons encore une feuille spéciale, le *Journal des travaux publics*, qui avait un rôle tout tracé par sa dénomination même, et une publication belge, *le Moniteur des intérêts matériels*, qui a réussi à se faire lire à Paris même.

# CHAPITRE III

## TROISIÈME PHASE : 1857 ET ANNÉES SUIVANTES

### I

#### Caractères généraux.

Ce n'est pas un système nouveau qui se déroulera sous nos regards à partir de 1857, dans la troisième phase des grandes exploitations françaises. Les termes principaux du système de 1852 subsistent bien; mais il va s'opérer dans l'application des changements assez considérables pour former le point de départ d'une phase tout à fait distincte. On s'aperçoit bientôt qu'on s'éloigne de l'impulsion première; il semble que la pensée primitive se fasse moins sentir maintenant que l'arène est frayée. Le caractère de la situation change visiblement. On peut constater dans la marche des choses une certaine solution de continuité.

Les différences qui se produisent se rapportent à deux points essentiels : d'une part à la nature de l'œuvre qu'il s'agit désormais d'accomplir, et qui échappe entièrement aux volontés particulières; d'autre part, aux conditions mêmes d'après lesquelles on cherche à effectuer cette œuvre, et qui dépendent des appréciations individuelles. La différence, disons-nous d'abord, tient à l'œuvre : en effet, les grandes lignes sont finies; les chemins de fer s'en vont aboutir à toutes nos frontières du côté du continent, comme aux différentes mers qui baignent nos côtes. Il n'y a plus à poser les assises du système; il n'y a plus à déterminer les voies principales destinées à devenir les points de ralliement de toutes les futures lignes

transversales. Cet admirable réseau français, qui est bien, malgré quelques erreurs d'ailleurs fort rares, une des gloires de l'époque, se trouve constitué. On a déjà, pour ainsi dire, creusé le lit des grands fleuves de la circulation. Au point où l'on en est, le travail consiste désormais dans l'établissement de chemins intermédiaires et dans le prolongement de telle ou telle ligne appelée à se bifurquer vers les extrémités de son parcours. Il reste à relier les réseaux entre eux, en multipliant les ramifications qui devront s'étendre de l'un à l'autre, de manière à diminuer les distances, à réduire les frais de transport, à offrir de nouvelles facilités à l'agriculture, à l'industrie, au commerce. Le transit et le commerce extérieur réclament encore d'autres soudures d'une importance capitale; je veux parler de celles qui joindront de plus en plus étroitement le système français aux réseaux des pays voisins : au réseau de la Prusse et du reste de l'Allemagne, par les Provinces Rhénanes et à travers le Rhin; au réseau de la Suisse, à travers la chaîne Jurassienne; au réseau de l'Italie, à travers les Alpes; enfin à celui de l'Espagne, en dépit de la barrière des Pyrénées qui sera plus sûrement aplanie par les chemins de fer qu'elle ne le fut par les alliances de familles. Voilà comment, sous ce premier rapport, la situation est changée.

Il en est de même relativement à l'intervention du gouvernement et aux conditions essentielles du régime des compagnies. Au milieu des oscillations qu'elle éprouve en 1857 et en 1859, l'économie suivie finit par différer notablement des principes adoptés en 1852. De plus, la troisième phase n'est pas seulement la phase des extensions, des compléments du réseau, elle est encore, avons-nous dit, celle des recherches visant à perfectionner les modes d'exploitation. Or, à mesure que le

cercle des entreprises s'est étendu, on a mieux compris l'importance des perfectionnements de ce genre. On a senti de plus en plus que, vers ce vaste sujet d'études qui ne cessera jamais de solliciter l'esprit d'invention, doivent converger les efforts les plus divers, ceux des hommes de théorie et ceux des hommes de pratique, ceux qui ont pour but l'amélioration des engins matériels et ceux qui ont pour but l'amélioration des procédés économiques. La tâche s'est encore singulièrement élargie de ce côté-là.

Toutes ces modifications ou transformations sont le fond propre de la phase où s'arrêtent en ce moment nos regards. Parmi les sujets qui s'y rencontrent, il en est qui exigeront plus loin une étude à part, et qu'il suffit par conséquent de noter ici en passant. Ainsi, pour les réformes et les perfectionnements que l'avenir semble promettre d'introduire dans l'exploitation des chemins de fer. la seconde partie de cet ouvrage contient un livre tout spécial. Dans plusieurs autres endroits, nous nous sommes attaché à caractériser l'irrésistible propension de l'époque actuelle à favoriser l'essor des relations internationales, propension que les voies ferrées ont tout à la fois pour effet de stimuler et de satisfaire. Ce qu'il nous faut considérer en ce moment, ce sont les moyens adoptés pour compléter le réseau; ce sont les transactions diverses intervenues à cet effet entre l'état et les compagnies. Tantôt les mesures prises s'appliquent à des concessions isolées d'embranchement ou de prolongement; tantôt elles concernent le remaniement d'un ou de plusieurs groupes. Les premières, qui sont le développement pur et simple du système général, ne soulèvent guère que des questions de fait[1]; c'est aux secondes que nous devons

1. Voir le Relevé chronologique des concessions placé à la fin de ce volume.

spécialement nous arrêter. Disons toutefois que les unes et les autres répondent à la pensée de faire participer les diverses parties du territoire aux avantages résultant des voies ferrées; elles marquent un progrès plus ou moins sensible dans l'exécution de cette pensée. Mais les tendances économiques de la troisième phase, mais les effets bons ou mauvais qui en découlent, se révèlent seulement dans les transactions affectant un ensemble de lignes et d'intérêts, comme les transactions de 1857 et de 1859. On ne saurait donc les examiner de trop près ni avec trop d'attention.

## II

**Transactions de 1857. — Partage du Grand-Central. Remaniement général des réseaux. — Nouvelle économie; ses conséquences. Qu'en pensera l'avenir.**

Les transformations accomplies en 1857 dans le régime des chemins de fer ne procèdent pas, comme en 1852, d'un plan systématique venant satisfaire à des exigences générales. Elles sont nées d'un fait, fait isolé et accidentel, mais auquel l'histoire financière de nos chemins de fer ne pourra s'abstenir d'attribuer une large place. Entendons-nous, pourtant : quand nous signalons l'absence d'un plan systématique, cela ne signifie pas que nous perdions de vue l'idée qui domine depuis 1852 toutes les combinaisons, idée signalée déjà plus d'une fois, et consistant à étendre les ramifications des nouveaux chemins sur les divers points de la France. Telle est bien la pensée gouvernementale par excellence, la pensée du règne de Napoléon III; mais elle n'apparaît pas plus en 1857 qu'elle n'est apparue en 1852, en 1853, en 1855, ou qu'elle n'apparaîtra plus loin

en 1861. Quoiqu'elle se continue à travers toutes les phases, elle ne saurait pour cela être confondue avec les formes variables suivies dans telle ou telle transaction. Elle laisse à chaque évolution ses motifs particuliers et ses conditions propres. Or, en 1857, la cause ou, pour prendre le mot d'un document officiel[1], *l'origine* des changements effectués, ce fut l'impérieuse obligation où se trouvait une compagnie plusieurs fois nommée déjà, la compagnie du Grand-Central, de se liquider d'une manière ou d'une autre; ce fut le partage des *os dispersés* de ce géant sous les pas duquel le terrain se dérobait à vue d'œil.

Depuis quelque temps, il était facile de prévoir que le Grand-Central ne tarderait pas à disparaître du cadre des compagnies. Dès l'année précédente, dans l'assemblée générale du 3 mai, le conseil d'administration avait demandé et obtenu de pleins pouvoirs pour procéder, suivant les circonstances, soit à une reconstitution, soit à une liquidation de la société. Les exigences étaient en effet des plus graves, la situation des plus inquiétantes. Une parfaite connaissance de l'état intime des choses avait inspiré les résolutions de l'assemblée générale. Comme unité vivante et active, le Grand-Central, pourrait-on dire, n'existait déjà plus : ce qu'on appelle le *nerf de la guerre* lui faisait complétement défaut. On l'avoue dans le rapport très-habilement élaboré, mais un peu subtil. qui fut le dernier rapport de la compagnie (11 juin 1857), et on l'avoue, certes, assez clairement, en s'efforçant de tout reporter sur le hasard des circonstances. « Nous devions reconnaître, y dit-on, que la situation financière s'était modifiée depuis un an, que *nous ne pouvions réunir de*

1. Exposé des motifs du projet de loi relatif aux conventions de 1857.

*nouveaux capitaux* qu'à des conditions onéreuses[1]. » L'impossibilité de se procurer des ressources, telle était bien la raison de la mesure extrême à laquelle il fallait se résoudre. A coup sûr, c'était le motif d'un avis donné à la compagnie par son président, et dont les administrateurs, dans le rapport cité tout à l'heure, parlent en ces termes : « Dans ces circonstances, notre président, dont les avis nous avaient toujours été si utiles, et dans la haute intelligence duquel nous avions pleine confiance, nous conseilla lui-même d'accepter un arrangement... »

Certes, M. de Morny donnait là un conseil aussi sensé qu'utile. De toute autre façon, une perte immense eût été inévitable. Il n'y avait pas d'autre moyen de salut. Il n'y avait pas d'autre moyen de sauver l'idée même pour laquelle le Grand-Central s'était constitué, ni les capitaux engagés dans l'affaire. Peu nous importe, du reste, la cause à laquelle il faille imputer l'extrémité où l'on s'est trouvé réduit. Que ce fût, comme la compagnie affectait de le dire, au resserrement général des affaires, que ce fût plutôt, comme on le pensait dans le public, aux charges primitivement acceptées et aux procédés suivis, le fait est là, pressant et inflexible, avec toutes ses conséquences. On n'avait plus de crédit, voilà le mot fatal. En face d'une telle impuissance, un rôle incombait au gouvernement. N'hésitons point à le reconnaître : des considérations d'un ordre élevé défendaient d'abandonner à la désastreuse issue dont elle était menacée la compagnie qui avait assumé la tâche

1. L'exposé des motifs du projet de loi concernant le rachat du Grand-Central explique que c'est en présence des charges qui pèsent sur lui, charges dont des études approfondies ont démontré la gravité, que la compagnie a cru la liquidation nécessaire.

de sillonner de chemins de fer le centre de la France. A ce point de vue, mais à ce point de vue seulement, le rapport déjà cité avait pu parler de *raisons d'état*. Oui, il y avait des raisons d'état à éviter une catastrophe pareille; oui, il y avait des raisons d'état à ne pas priver une vaste contrée des lignes qu'on lui avait fait espérer, et qui d'ailleurs étaient bien réellement d'une utilité générale. Pour préserver d'un naufrage imminent ce réseau du centre, qui avait eu le malheur de n'être pas suffisamment soumis au salutaire contrôle de la libre discussion, on ne devait épargner aucun effort. Il importait que la compagnie fût en droit d'annoncer, comme elle le fit dans son rapport suprême, que *le traité définitif stipulait l'exécution de toutes les lignes primitivement tracées.*

Pour en arriver là, une aide active était absolument indispensable. Des tentatives réitérées faites auprès d'autres compagnies avaient échoué. L'échec tenait, avait-on dit, à ce que le Grand-Central, n'ayant pas une entrée directe dans la capitale, se trouvait ainsi sous la dépendance de ces mêmes compagnies. Un moment, il est vrai, le Grand-Central avait sollicité la concession d'un chemin qui, partant de Limoges et passant par Tours, Vendôme et Châteaudun, serait venu aboutir à Paris dans une gare particulière. On ne voit pas bien ce que cette ligne aurait pu apporter de réparations sérieuses à l'état de choses si complexe provenant du passé. L'idée d'une entrée dans Paris pourrait bien n'avoir été mise en avant que pour faciliter un arrangement avec les deux compagnies le plus intéressées dans la question, celle de Lyon et celle d'Orléans. Toujours est-il que cette idée était essentiellement propre à amener ce résultat. On peut juger de l'effet qu'elle produisit par ce passage d'un

rapport de la compagnie de Lyon (1857), où il est dit : « Une semblable combinaison aurait compromis, de la manière la plus sérieuse, les intérêts des grandes compagnies en possession, à l'est et à l'ouest, du trafic qu'on se préparait à leur disputer. Les compagnies menacées avaient donc un intérêt évident à examiner s'il ne serait pas préférable pour elles de traiter de la cession du Grand-Central, et de le répartir de manière à attribuer à chacune d'elles les sections qui appartenaient le plus directement à son rayon d'activité. »

Ainsi fut effectivement tranché ce nœud gordien ; ainsi fut résolu le difficile problème qu'avait soulevé la défaillance du Grand-Central. Les deux compagnies furent substituées à celle qui ne pouvait plus se maintenir ; elles se partagèrent ses lignes comme le fardeau de ses engagements, tout cela sous l'œil du gouvernement indiquant, contrôlant ou approuvant les conditions essentielles du traité aussi bien que les clauses accessoires qui les complètent. Les détails de la convention sont connus. Certes, les actionnaires du réseau partagé ne pouvaient pas se plaindre ; ils recevaient en obligations des valeurs représentant une somme supérieure à leur mise primitive [1]. Il paraît d'ailleurs que les inquiétudes sur l'issue de la question n'avaient jamais été bien vives dans l'administration du Grand-Central, du moins si l'on s'en rapporte aux pa-

1. Chaque action de 500 francs était remplacée par deux obligations et un tiers portant chacune un intérêt de 15 francs, et qui, au cours des obligations à ce moment-là, représentaient en tout un capital d'environ 650 francs. Le nombre des obligations était de 561,667. On évalua la part des deux compagnies cessionnaires de la manière suivante : 66 centièmes à la compagnie d'Orléans, et 34 centièmes à la compagnie de Lyon. Ce partage, qui se compliquait de différentes autres charges ou compensations, mettait au compte de la compagnie d'Orléans une obligation et un tiers, et au compte de l'autre partie prenante une obligation seulement.

roles prononcées dans le sein d'un de nos conseils généraux par un des administrateurs : « Cette tranquillité de chacun, disait-il, sur le sort final du Grand-Central était d'autant plus naturelle que, il faut se hâter de le dire à la louange de Son Excellence le ministre des travaux publics, les négociations entre lui et la compagnie ne furent jamais interrompues. Et je puis même ajouter que, dans les appels incessants faits à sa justice, le ministre ne manisfesta jamais la pensée de rendre la compagnie responsable des difficultés auxquelles il s'agissait de faire face [1]. »

Quoi qu'il en soit, cette scabreuse opération a donné lieu à bien des hypothèses plus ou moins gratuites. On a attribué l'aide de l'état, s'appliquant à ménager une solution vraiment inespérée, à l'influence personnelle du président du conseil d'administration. Question secondaire ou même superflue au point de vue de la science. Si quelqu'un, dans tous les cas, devait défendre les intérêts engagés dans l'entreprise, c'était le président. Une considération, je ne crains pas de le répéter, domine toute cette affaire, à savoir qu'après avoir constitué le Grand-Central, il était impossible de laisser s'accomplir une catastrophe qui aurait compromis, pour un intervalle bien long peut-être, la satisfaction des espérances si légitimes données à nos départements du centre.

Maintenant on se demande sans doute comment ce partage a été la cause des transformations effectuées en 1857 dans le régime des concessions. L'explication est facile. Il faut se rappeler d'abord que la division du réseau central avait été accompagnée d'un remanie-

1. Aveyron. — M. Calvet-Rogniat.

ment du cahier des charges de chacune des deux compagnies cessionnaires, en même temps que de la concession faite tant à l'une qu'à l'autre d'un grand nombre de lignes nouvelles. Ainsi la transformation se trouvait réalisée pour deux groupes importants. Il faut même dire pour trois, car la fusion entre la compagnie de Paris à Lyon et celle de Lyon à la Méditerranée s'élabore et s'accomplit dans le même temps que la liquidation du Grand-Central. Or, à ce moment-là, les autres grandes sociétés se trouvaient en instance auprès de l'administration des travaux publics pour obtenir soit certaines autorisations, soit certaines concessions. Ces circonstances permettaient de toucher aux cahiers des charges; elles permettaient par conséquent de généraliser les stipulations récemment intervenues. C'est là ce que fit le gouvernement. Il profita de l'occasion pour mettre en outre au compte des compagnies de nombreux chemins de fer qu'elles n'avaient point ambitionnés. Les concessions faites dans le cours de l'année 1857 purent atteindre ainsi l'énorme chiffre de 2,586 kilomètres[1].

Si élevé qu'il soit, ce chiffre n'est pas le fait qui appellera le plus l'attention des observateurs futurs. Les conditions nouvelles, le régime nouveau, ont en effet une portée bien plus haute au point de vue de l'économie générale des voies ferrées. Mais signalons d'abord un premier trait : la concentration des lignes devient plus accentuée qu'à aucune époque antérieure.

1. A la fin de l'année 1857, la longueur totale des chemins de fer concédés définitivement était de 14,162 kilomètres; 1,794 kilomètres étaient en outre concédés à titre éventuel, c'est-à-dire que la concession définitive était subordonnée à des enquêtes et à une déclaration d'utilité publique.

Voilà 2,586 kilomètres concédés sans l'intervention d'aucune nouvelle compagnie[1]. On poursuit, il est vrai, une tradition indiquée d'avance, mais on la poursuit en la développant, en l'affirmant de la façon la plus significative. Après ce qui a été dit plus haut des grandes fusions accomplies en 1852 et en 1853, il n'y a rien à ajouter ici relativement aux effets économiques de la concentration. Nul doute qu'au lieu de concéder les chemins nouveaux à de nouvelles sociétés, au nom du principe de la libre concurrence, il n'ait mieux valu, en prenant les choses indépendamment des conditions prescrites, les attribuer à des compagnies déjà fortement constituées. Quand on songe aux changements qui devinrent si vite nécessaires dans les conventions de 1857, on se figure sans peine les embarras, les déceptions qu'aurait fait naître la téméraire rivalité d'entreprises peu solides. Par suite des derniers arrangements, le territoire de la France se trouvait réparti entre six grandes compagnies : les compagnies du Nord, d'Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerrannée, de l'Est, de l'Ouest et du Midi. Il ne restait plus guère en dehors que des lignes destinées, comme les lignes de Genève, des Ardennes, du Dauphiné, à grossir un peu plus tard l'un ou l'autre des groupes principaux[2].

Arrivons au remaniement du cahier des charges, remaniement qui forme la base essentielle des transactions de 1857. C'est ici que se présente ce que nous appelions tout à l'heure une sorte de solution de conti-

1. La compagnie des chemins de fer du Dauphiné date bien de cette année-là (5 décembre 1857); ce n'était qu'un élargissement de l'ancienne compagnie de Saint-Rambert à Grenoble.

2. Voy. lois du 19 juin 1857 et décrets des 19 juin, 26 juin et 1er août, et les actes qui s'y rattachent.

nuité par rapport au système de 1852. L'économie antérieure se trouve, en effet, notablement affectée. Les garanties d'intérêt, les subventions de toute nature ont disparu; en même temps certaines aggravations d'ordre secondaire, profitant aux divers services publics qui usent des chemins de fer, ont été introduites à l'avantage de l'état. Singulière coïncidence! De tels changements se réalisent parallèlement à la concession de lignes secondiares, d'une grande étendue, coûteuses à construire, moins bien placées généralement que les anciennes, et qui, par surcroît de malheur, devaient être exécutées dans un terme démesurément court. En deux mots, voici le résumé de la nouvelle économie : d'un côté, charges très-lourdes, exigeant à très-bref délai une dépense qu'on évaluait à plus de 2 milliards et demi de francs; de l'autre côté, suppression de toute aide de la part de l'état.

Avant de nous interroger sur les observations qui se présentent à l'esprit de l'économiste, il n'est pas sans intérêt de savoir comment les compagnies avaient envisagé ces modifications, ou même, si l'on veut, comment elles avaient pu adhérer aux nouveaux contrats.

Quand on lit les rapports présentés aux premières assemblées générales qui suivirent le changement, il est facile, en dépit des réticences, de pénétrer le sentiment qui avait prévalu. Sans nul doute, si les compagnies s'étaient crues en position de l'obtenir, elles auraient demandé le maintien de l'état antérieur; elles auraient en général préféré rester purement et simplement sur le terrain des anciennes conventions. Mais ne se jugeant pas en mesure de refuser les dons qu'on leur voulait faire et les conditions qu'on y mettait, elles s'étaient contentées de présenter des objections contre telles ou telles clauses.

Ajoutons, pour être vrai, qu'elles étaient elles-mêmes sous l'impression des années si prospères que venaient de traverser les chemins de fer, et de la faveur que ces entreprises avaient obtenue auprès des capitalistes. L'influence de cette considération dernière fut cause peut-être qu'elles ne mirent pas trop de mauvaise grâce dans l'acceptation du nouveau régime. Écoutez le langage tenu dans les assemblées générales de 1858 : vous reconnaissez que les conseils d'administration s'appliquent d'abord à faire ressortir que quelques avantages correspondent aux obligations contractées. Quoiqu'il soit manifeste qu'ils avaient subi le nouveau cahier des charges, ils s'attachent à protester devant les actionnaires que le bien et le mal y sont en quelque sorte compensés. L'inquiétude perçait cependant sous ces déclarations. Les termes pleins de réserve qu'on employait pour tranquilliser les intérêts attestaient suffisamment que l'industrie privée ne s'aveuglait point sur les hasards de la nouvelle expérience. Seulement, une fois le fait accompli, on tâchait de limiter le plus possible la fâcheuse impression morale qu'il pouvait produire[1]. Tel était au début l'aspect général des choses.

Pour s'expliquer cette adhésion, il est nécessaire de considérer encore que l'élaboration des changements effectués avait été longue et laborieuse. On n'avait pu s'entendre du premier coup; l'instruction avait dû traverser des épreuves multiples. L'année 1856 tout entière avait été remplie par la préparation des mesures qui devaient servir de base tant au rachat du Grand-Central qu'aux transactions générales datant du même moment. C'était là un sujet de vive préoccupation pour

1. Voy. notamment les rapports suivants : Orléans, 30 avril, et Nord, 28 avril 1858.

le monde financier et un motif de fréquentes oscillations à la Bourse. Sur les conditions des projets à l'étude, on en était réduit à de simples conjectures. Il se trouvait bien de temps en temps certains aperçus dans la correspondance de quelques feuilles étrangères; mais on ignorait quelle créance méritaient ces données. Ainsi, au mois de septembre 1856, un journal belge qu'on lit beaucoup en France[1], et qui était d'ordinaire fort bien renseigné sur la question pendante, traçait le tableau des fusions et des concessions dans des termes qui se rapprochent singulièrement des réalisations ultérieures. Toutefois, de cette indication présentée sous forme de pure hypothèse à un règlement définitif il y avait fort loin. Des épreuves étaient à traverser durant lesquelles la question devait passer par diverses alternatives. Des incidents, tantôt faciles à prévoir, tantôt inattendus, devaient surgir et retarder la conclusion.

Des considérations d'ordre différent rendent compte du délai qu'entraînait une question embrassant dans son ensemble tout le réseau national et affectant ainsi un capital de plusieurs milliards. Mais on conçoit aussi les inconvénients attachés à tout atermoiement, même le plus inévitable; on conçoit quelle influence tout retard, même le plus nécessaire, devait avoir sur le monde de la finance. La moindre chance de solution prochaine était cotée; le moindre ajournement rejaillissait sur le cours des valeurs. La spéculation profitait avec ardeur des incidents qui survenaient; on avait des hausses qu'au fond rien ne justifiait, suivies de baisses soudaines tout aussi inexplicables. Incessamment tenu en haleine, le marché s'en allait à droite ou à gauche sur la foi des

1. *L'Indépendance.*

bruits les plus aventureux[1]. Le fait est que le public agissait au hasard. La foule suivait servilement telle ou telle impulsion, quoique incapable de revenir en arrière aussi vite que ceux qui la lui avaient communiquée. Au fond tout dépendait de la décision dont le gouvernement poursuivait l'étude. Mais l'incertitude avait fini, en se prolongeant, par peser à tous les intérêts; elle avait frappé les affaires d'une invincible inertie. Le besoin d'y mettre un terme entra peut-être pour quelque chose dans la signature des arrangements.

Aujourd'hui que les faits ont prononcé, il serait superflu d'insister longuement sur les vices des transactions de 1857. On n'en parlerait même point dans cet ouvrage, s'il n'y avait pas quelque utile leçon à en tirer pour l'avenir, et en même temps si l'on n'y voyait une confirmation de quelques-uns des enseignements de la science. La meilleure preuve d'abord qu'en dépit d'intentions excellentes la combinaison nouvelle reposait sur de faux calculs, c'est que dès l'année 1859 le gouvernement consentit à une transformation complète, trop complète même. Déjà dans les premiers mois de l'année 1858, une note insérée au *Moniteur* (13 avril) avait annoncé que *la situation des Compagnies de chemins de fer serait exami-*

1. Voici quelques exemples des oscillations du prix des actions en 1856 et en 1857, oscillations, hâtons-nous de le dire, qui n'eurent pas qu'une seule cause : Orléans, année 1856 : variations de 1,495 fr. à 1,090; année 1857 : variations de 1,575 fr. à 1,245. — Lyon à la Méditerranée, 1856 : de 1.850 à 1,200 fr.; 1857 : de 2,185 à 1,725 fr. — Paris à Lyon, 1856 : de 1,585 à 1.080 fr.; 1857 : de 1,600 à 1,190 fr. — Grand-Central, 1856 : de 767 à 535 fr.; 1857 : de 651 à à 558 fr. — Le Graissessac lui-même, qu'on avait présenté comme la continuation du chemin de Limoges vers la Méditerranée, monta à 670 fr. en 1856, et à 617 fr. en 1857. Voy. les cahiers in-quarto publiés par M. A. de Laveleye, et intitulés : *Notes pour servir à l'histoire financière des chemins de fer* et *Histoire financière*.

*née avec soin, et deviendrait l'objet de propositions spéciales, si la nécessité en était reconnue.* On ne pouvait admettre plus franchement qu'il avait pu se glisser des erreurs dans les actes passés quelques mois auparavant.

En réalité, les combinaisons de 1857 avaient été, non pas une rupture absolue avec le système suivi précédemment, mais une exagération de ce système. On verra plus loin qu'il était possible, quoique en un sens tout autre, de s'en écarter davantage. Cette fois, c'est parce qu'on en outre la pensée qu'on cesse de le continuer. Cela est évident; regardez comment les choses se passent. On veut imiter l'exemple donné en 1855, et, par suite d'une application erronée, on tombe dans un excès analogue à celui que nous avons rencontré dix ans plus tôt dans les concessions postérieures à la loi de 1842. Le gouvernement avait notablement accru en 1855 le réseau des compagnies, et il l'avait accru surtout au profit de régions jusque-là privées de chemins de fer. Il avait habilement tiré parti de la situation florissante des entreprises dont il avait du reste élargi la base. Tel est aussi le but qu'on se propose en 1857; mais en tout il y a une mesure à garder, une opportunité à saisir. Or, en 1857, la situation financière prise dans sa généralité avait été imparfaitement jugée et la notion des solutions vraiment pratiques avait fait défaut. Voilà en deux mots ce que l'avenir nous semble devoir dire des vues économiques qui prévalurent alors. Ainsi, par rapport à la situation financière, on ne s'était pas suffisamment préoccupé de l'effet que pouvait avoir sur les capitalistes la crise commerciale qu'avaient préparée plusieurs mauvaises récoltes consécutives, et diverses autres causes faciles à saisir. On n'avait pas prévu qu'il en découlerait, au préjudice des compagnies, un réel embarras pour se procurer des

fonds, et par suite un avilissement de leurs titres. On avait omis encore de se demander comment les capitaux petits et grands s'accommoderaient du nouveau régime, et si leur confiance ne cèderait pas la place au découragement en face des charges nouvelles imposées aux compagnies désormais abandonnées à elles-mêmes.

C'est là que s'accusait surtout l'absence de l'instinct pratique. En vain on chercherait dans les transactions de 1857 ce que nos voisins les Anglais appellent le *practical element,* c'est-à-dire ces conditions exactement appropriées à une situation donnée, et qui permettent aux institutions, aux lois, aux créations quelconques d'accomplir utilement leur rôle. Si la politique de 1852 concernant les chemins de fer avait provoqué des réalisations si grandes et si rapides, c'est précisément parce qu'elle avait eu l'intuition de ces conditions intimes, dont le caractère est de s'identifier avec les besoins d'une époque. Non certes qu'en 1857, lorsque l'œuvre était déjà si avancée, lorsqu'on avait traversé des années si prospères, il fallût avoir recours à des stimulants aussi énergiques qu'au début. Non certes que les compagnies ne fussent maintenant assez vigoureuses pour supporter un poids plus lourd. et que le gouvernement ne pût dès lors se croire fondé à leur départir certaines charges sur tels ou tels points en échange d'avantages accordés sur d'autres. On avait évidemment sous ce rapport une latitude assez grande. Un des mérites du système des réseaux consiste, comme nous croyons l'avoir démontré, à permettre des compensations de ce genre. Le tort était surtout d'avoir accumulé dans un trop court intervalle une masse énorme de travaux et de dépenses.

Qu'on eût cherché le mieux, la question n'est pas même à poser; mais les justes bornes avaient été dépassées. Ce

qu'il y a de plus fâcheux dans cette dérogation au système de 1852, c'est qu'il en résultait un véritable affaiblissement devant les compagnies. On s'était affaibli en ce sens qu'après avoir demandé plus qu'il ne fallait, on serait probablement plus tard dans l'impossibilité de refuser moins qu'il n'aurait convenu. Si la critique de l'avenir veut scruter en détail les transactions de 1857, elle y trouvera, en définitive, des indices sur les tendances qu'il importe d'éviter, et non de nouveaux éléments à recueillir comme exemples. Quant à nous, sans revenir sur une thèse abordée plus haut, peut-être nous faut-il ajouter que si la situation eût ménagé une liberté de discussion et de contrôle en rapport avec la grandeur des intérêts engagés, on aurait pu se garantir de quelques-unes au moins des conséquences qui motivèrent la réforme si vite jugée nécessaire et dont il nous reste à voir les péripéties et la portée.

## III

**Plaintes et réaction contre les traités de 1857.**
**Transformation effectuée. — Examen des transactions de 1859.**

Rien ne mérite mieux l'attention que le travail qui commence à se manifester presque au lendemain des traités de 1857. Les premiers effets sont de nature à présager de prochaines et inévitables difficultés. Par une sorte de pressentiment qui lui fait trop souvent défaut dans les matières financières, le public lui-même semble s'apercevoir ici qu'on est allé trop loin ; il se montre rebelle aux invitations qui lui sont adressées ; si ouverte naguères, son oreille est sourde aujourd'hui aux appels

de fonds. En vain on lui crie que les différentes causes d'embarras sont sur le point de s'évanouir; en vain on lui crie que les ressources abondent, qu'il faut se hâter de tirer parti pour l'emploi de ses capitaux d'un engourdissement tout momentané, qu'on est à la veille d'un changement à vue sur le marché des valeurs, il s'obstine à refuser sa confiance, et paralyse ainsi l'évolution. On a beau soutenir que les cours actuels sont trop bas et sans rapport avec le chiffre du revenu des entreprises, la froideur ne disparaît point, et la hausse se fait toujours attendre. Qu'arrive-t-il alors? L'attitude des compagnies de chemins de fer est prompte à se modifier. L'intention qu'elles avaient d'abord montrée de s'accommoder du nouveau régime s'affaiblit ou disparaît dès qu'elles peuvent reconnaître que l'expérience va décidément se prononcer en un sens défavorable. Bientôt on ne songe plus qu'à provoquer une réforme. A quoi bon, semble-t-on se dire, prendre désormais la peine de faciliter les voies aux stipulations de 1857? Le doute n'est plus permis : tous les efforts y seraient inutiles; l'essentiel c'est de mettre en saillie l'impossibilité d'avancer dans l'arène tracée.

Comme tout dépend du gouvernement, c'est à lui qu'on s'adresse; c'est sur lui qu'on essaye d'agir. Toutefois on sait tenir grand compte de l'état politique actuel. Les formes si dures, employées à une autre époque, par exemple dans les années qui suivirent la loi de 1842, ne seraient plus maintenant à leur place. Telle compagnie, faisant allusion à l'impulsion qu'elle a donnée à ses travaux, dit dans son rapport : « De semblables efforts sont des titres à la bienveillance d'un gouvernement juste, et c'est sur la constatation de pareils actes que nous comptons pour obtenir dans les stipulations nouvelles

d'équitables modifications[1]. » Telle autre s'écrie : « Le gouvernement auquel nous avons affaire est celui qui, en 1852, a imprimé une impulsion si remarquable à notre industrie; c'est lui qui, se plaçant au point de vue le plus élevé des grands intérêts généraux, a su repousser cet esprit étroit et jaloux qui aimerait presque mieux voir tarir la source de la prospérité publique que d'y voir puiser la prospérité privée. Le gouvernement a été trop complétement applaudi, il a été, par l'admirable accroissement de la richesse nationale, trop largement récompensé de l'essor qu'il a donné aux grandes entreprises, pour ne point vouloir suivre la voie dans laquelle il est si heureusement entré au début de sa carrière. Nous avons donc confiance[2] ! »

Dans les plaintes qui éclatent de toutes parts, on n'omet pas d'ajouter que le temps d'arrêt éprouvé par l'industrie des chemins de fer réagit de la façon la plus fâcheuse sur l'industrie et le commerce en général. La fausse position où les entreprises sont placées tend à prolonger indéfiniment la crise financière qui autrement serait déjà finie et oubliée. La gêne qui paralyse le marché des actions et des obligations porte au crédit une atteinte terrible. On énumérait publiquement les embarras que devait engendrer le nouveau régime, surtout, disaient quelques-uns, à un moment où les valeurs mobilières venaient d'être assujetties à un impôt particulier. A notre avis, on avait tort de mêler à la question des transactions de 1857 celle de l'impôt spécial, impôt établi sur une propriété très-réelle et d'ailleurs très-facile à saisir. Ces deux questions-là étaient fort distinctes l'une de l'autre, comme on s'en convaincra au besoin lorsque nous aurons

1. Midi. — Rapport du 9 juin 1858.
2. Ouest. — Rapport du 27 mars 1858.

à parler de la seconde. Quant à présent, la première suffisait pour remplir la scène.

Quoiqu'il fût impossible de nier que la véritable mesure en matière d'économie de chemins de fer eût été perdue de vue en 1857, il n'en est pas moins vrai que dans les accusations formulées le mal était grossi. La polémique de certaines publications qui défendaient avec un zèle trop ardent les intérêts des compagnies était même de nature à l'accroître. En signalant les difficultés qui troublaient le monde économique, ces feuilles ne distinguaient pas d'ordinaire les causes provenant des transactions de 1857 et celles qui tenaient à des circonstances accidentelles. La différence était pourtant bien facile à saisir; elle a même été admise dans des manifestations émanées directement de telle ou telle entreprise. Ainsi, tel rapport mettait *sur le compte de la gravité de la crise commerciale* l'amoindrissement des recettes, qui avait dû amener l'abaissement du cours des actions [1]. Tel autre signalait, *à côté des causes de souffrance que tout le monde constate, l'effet produit par des critiques intéressées, par des manœuvres qui ont incessamment battu en brèche toutes les compagnies de chemins de fer*, etc. [2].

Aveux significatifs, mais qui ne sont pas la seule réserve qu'on doive opposer à des critiques trop exclusives. Il semblait en effet que pas une des lignes concédées en 1857 ne devait offrir des produits suffisamment rémunérateurs. Or, rien n'est plus difficile, même pour les hommes les plus expérimentés, que ces évaluations anticipées. Les faits abondent dans l'histoire des chemins de fer pour établir qu'on a souvent fort mal

1. Lyon.
2. Midi.

jugé, dans un sens ou dans un autre, l'avenir d'une entreprise. Entre vingt exemples, on peut citer celui des chemins construits à travers la Sologne et quelques autres parties du centre de la France. La compagnie d'Orléans n'a-t-elle pas proclamé que ces chemins donnaient des résultats supérieurs à ceux qu'on avait supposés? Il en est de même pour la ligne de Tours au Mans et pour bien d'autres. Disons donc, en dernière analyse, que l'affaiblissement de la confiance publique causé par les derniers traités s'aggravait d'une sorte de discrédit tout à fait arbitraire, provenant de critiques empreintes de partialité. Crier bien haut qu'avec le régime de 1857 on était condamné à échouer toujours, soit dans l'émission d'actions nouvelles, soit dans l'appel au crédit sous forme d'obligations, c'était d'avance rendre le succès impossible, ou du moins amoindrir singulièrement les chances favorables.

Que faire, cependant? En laissant de côté et les déclamations intéressées et les confusions gratuites, les esprits habitués à réfléchir sur ces matières ne pouvaient se dissimuler le vice des récentes conventions. De là cette conséquence qu'elles demandaient à être retouchées. Nous devons reconnaître que la conclusion était juste. Non pas que nous pensions qu'il soit sans danger pour l'avenir de proclamer, aussi catégoriquement que le fit un peu plus tard l'exposé des motifs du projet de loi destiné à approuver de nouveaux contrats, *que le gouvernement avait dû se prêter aux nécessités qui résultent des alternatives de faveur ou de découragement* relatives aux chemins de fer. Loin de là; rien ne nous paraîtrait plus fâcheux que l'idée de suivre ces alternatives si variables, en ayant l'air de poser sous forme de règle ce qui ne doit jamais être présenté que comme

une rare exception. La haute expérience des hommes qui avaient rédigé l'exposé des motifs ne leur permettait pas de méconnaître cet écueil. Mais la nécessité d'expliquer un changement aussi prompt, et en même temps aussi radical que celui qui s'était effectué, les avait rendus trop faciles sur le principe même. Quelques restrictions glissées dans leur travail n'étaient pas tout à fait suffisantes pour sauvegarder les saines doctrines. Dans le *coup d'œil qu'ils portaient sur les époques antérieures à* 1852, ils ne se souvenaient pas assez des progrès mêmes qu'avait réalisés depuis six à sept ans la grande industrie des voies ferrées. Dites, sur la foi d'indices très-sérieux, que des circonstances accidentelles réclament la réforme du régime inauguré en 1857 : à la bonne heure. Vous n'ébranlez pas ainsi à l'avance la solidité des conventions futures; vous ne rabaissez point la force actuelle des grandes compagnies, force qui d'ailleurs repose toujours sur le solide appui des anciennes concessions.

La note ci-dessus relatée[1], publiée le 13 avril 1858, avait officiellement ouvert entre le gouvernement et les compagnies le champ des pourparlers. Divers modes d'action furent proposés et débattus. Mais un premier principe, rappelons-le ici au nom de la science économique, aurait dû s'imposer de lui-même, à savoir que la combinaison la plus simple, celle qui, en atteignant suffisamment le but, s'écarterait le moins des termes des contrats existants, devait évidemment être préférée. Rien de plus clair. Comme c'est toujours une extrémité fâcheuse que de revenir sur des conventions sanctionnées par la loi, la prudence commande au moins, lors-

1. Page 138.

qu'on s'y trouve réduit, de se borner strictement aux révisions indispensables.

Si, en partant de ce principe, on examine aujourd'hui toutes les pièces de l'instruction, on demeure bientôt convaincu que les compagnies qui, pour l'achèvement des travaux, avaient été murées dans des limites trop étroites, se seraient alors contentées d'une prolongation de délai. Certes, le changement ramené à ces termes aurait eu le mérite d'être extrêmement simple et d'une application des plus aisées. Moins que tout autre, il sapait les conventions de 1857; mais il les rendait pratiques, il les rapprochait du système de 1852. Est-il vrai qu'il fût suffisant? La preuve qu'à un moment donné il aurait satisfait aux désirs des compagnies se rencontre dans plusieurs documents. On peut juger de la disposition générale des esprits sous ce rapport par la déclaration suivante émanée d'une des grandes entreprises : « Dans sa haute sollicitude pour les compagnies de chemins de fer, le gouvernement de l'Empereur ne veut pas les exposer aux contre-coups des embarras de situation générale qui peuvent se produire : il sent combien il importe de leur laisser le temps nécessaire pour réaliser, à de bonnes et équitables conditions, les ressources financières qui doivent correspondre à leurs engagements. Nous avons donc adressé au gouvernement une demande motivée, à l'effet de ne terminer que dans un plus long délai ceux des embranchements concédés dont l'ouverture est moins urgente sous le double rapport des intérêts généraux du pays et des intérêts de la compagnie. L'accueil encourageant qui a été fait à notre demande nous permet de compter sur une décision favorable[1]. »

1. Nord, rapport de 1858. — *L'Indépendance Belge*, qui recevait de bons renseignements, disait à ce sujet dans sa correspondance, en

L'idée de réduire la réforme à une simple prolongation des délais était soutenue par les meilleures raisons. Tout en admettant l'intérêt qu'il y avait à terminer les chemins concédés, ce n'était pas un motif pour encombrer la place des valeurs nouvelles. Le meilleur moyen d'assurer l'exécution des travaux, c'était de les échelonner un peu, au lieu de les accumuler dans une période de temps évidemment trop restreinte. Par là, on se serait épargné le triste spectacle de l'indifférence invincible du public pour les nouvelles obligations de chemins de fer, à quelque prix qu'elles lui fussent offertes. Nous avouons sans peine qu'en présence du vœu bien connu des populations et de besoins d'ailleurs très-réels, la proposition d'un ajournement, quelque court qu'il fût, devait se heurter tout d'abord contre une certaine répugnance. Une réflexion cependant ramenait bientôt l'esprit à ce système, et cette réflexion ne manquera pas de frapper l'avenir : c'est qu'en dépit de tous les efforts, de toutes les déclarations, le délai fixé ne devait point suffire pour l'exécution des lignes concédées. C'était facile à prévoir même en 1858 et en 1857. D'une façon ou d'une autre, on serait toujours contraint de se résigner à des retards. Est-ce qu'il ne faudrait pas toujours en effet proportionner la dépense aux ressources disponibles? Est-ce que le fait d'avoir stipulé que les travaux seraient terminés à telle date pouvait faire affluer les fonds dans la caisse des compagnies? La marche des choses devait mettre en évidence le besoin de se borner. Le gouvernement avait

juin 1858 : « Les compagnies, après avoir tenté d'obtenir sous diverses formes des mesures qui leur vinssent en aide, des mesures *réparatoires*, ont paru se réduire, dans ces derniers temps, à demander qu'on prolongeât les délais dans lesquels elles se sont engagées, envers le gouvernement, à faire certains embranchements sollicités par elles. »

lui-même diminué de plus de moitié les dépenses à faire par les compagnies pour 1857, en comparaison de la somme dépensée l'année précédente. Il y eut en 1858 une limitation analogue. Dussent plus tard se réaliser sans peine des souscriptions pour le moment impossibles, il n'en est pas moins vrai qu'en bonne économie politique on ne pourrait point diriger d'un même côté toutes les ressources effectives. Le gouvernement entendait à coup sûr se pénétrer des diverses exigences du mouvement économique, lorsqu'il userait du droit qu'il s'était réservé d'autoriser l'émission des obligations. On avait des preuves de sa sagesse. Les faits ont parlé depuis 1859 ; tels et tels passages des rapports des compagnies font bien voir qu'elles comptent encore à l'occasion sur une prolongation des termes. On n'en est pas réduit là-dessus à des conjectures. Une déclaration officielle a été faite durant le cours de la session de 1861, et cela dans un moment où les besoins de la discussion exigeaient qu'on parût très-sobre en matière de délais. Il y a, a-t-on dit, des nécessités qu'il faut savoir subir [1].

Du moment qu'un délai devait s'imposer dans beaucoup de cas, en dépit de toutes les prescriptions, une réforme qui aurait porté seulement sur ce point aurait eu l'avantage de n'exiger aucun sacrifice, ou du moins

1. Discussion relative à de nouveaux chemins de fer dont il sera question plus loin. Discours de M. de Franqueville, commissaire du gouvernement, qui, en sa qualité de directeur général des chemins de fer, connaît bien le fond des choses, et qui a donné dans ce même débat de si utiles explications. Il a indiqué que « toutes les lignes qui ont été jusqu'à ce jour décrétées seront successivement exécutées; mais qu'elles soient terminées dans ces délais rigoureux qui ont été fixés par les cahiers des charges, on n'oserait pas l'annoncer d'une manière absolue ; il y a des nécessités qu'il faut savoir subir. » *Moniteur*, 26 juin.

elle n'aurait exigé que des sacrifices de temps fort restreints. En mettant les choses au pis, disons que sur certaines lignes le retard eût été peut-être un peu plus long qu'il ne sera. Voilà tout. Mieux eût valu se résoudre à modérer ainsi des impatiences d'ailleurs légitimes, que de bouleverser de fond en comble les stipulations antérieures, et cela tout en engageant éventuellement sur une large échelle la responsabilité du trésor. Une fois les termes prolongés, on aurait vu bientôt les titres des chemins de fer regagner la faveur qu'ont pu leur permettre de reprendre depuis et le mouvement général des affaires et l'état politique du monde. On s'étonne d'autant plus que ce mode ait été écarté, que l'exposé des motifs de 1859, dont nous parlions tout à l'heure, contient diverses prémisses qui semblaient impliquer une conclusion semblable. Ainsi, on y parle d'*inquiétudes exagérées;* on y parle de *l'opinion publique toujours disposée à aller au delà de la réalité, qui, au lieu de voir dans la diminution des produits de l'exploitation un fait accidentel destiné à disparaître bientôt, a cru y trouver le commencement d'une période décroissante,* etc. De telles circonstances ne semblaient appeler que des mesures temporaires. Celles qui prévalurent cependant présentent, comme on va voir, un caractère tout autre.

A bien considérer les réformes opérées en 1859, on reconnaît qu'elles diffèrent beaucoup plus des transactions de 1857 que ces dernières ne différaient de l'état de choses antérieur. C'est une économie toute nouvelle qui prévaut, économie complexe, embarrassée et embarrassante, et d'où dérive plus d'une anomalie.

Le régime de 1859, on le sait, repose sur une distinction entre l'ancien réseau, c'est-à-dire le réseau existant avant 1857, et les ramifications concédées depuis

lors. L'ancien réseau reste entièrement aux frais de chaque société qui l'exploite à ses risques et périls. Quant au nouveau, il est l'objet d'une garantie d'intérêt, pendant 50 années, à courir du 1er janvier 1865, sur le pied de 4 fr. 65 c. pour 100 (amortissement compris), sur un capital fixe correspondant à la somme réputée nécessaire pour la construction des lignes [1]. Deux comptabilités n'ayant aucun rapport l'une avec l'autre se trouvent exister parallèlement jusqu'au 1er janvier 1865. A cette époque, les comptes, quoique distincts encore, se mêlent par certains côtés. L'ancien réseau peut alors être amené à prendre sur ses revenus une somme plus ou moins forte pour couvrir le déficit que présenterait l'exploitation du nouveau. Un mot d'explication est ici nécessaire pour faire bien saisir, soit la situation respective des deux réseaux, soit la situation respective de l'état et des compagnies. D'abord, pour ce dernier point, il résulte de ce qui vient d'être dit au sujet de la garantie d'intérêt que si les revenus nets du nouveau réseau sont inférieurs à 4 fr. 65 c. pour 100 du capital de construction, le trésor fournit la différence. Supposons maintenant que ces revenus soient supérieurs au chiffre de 4 fr. 65 c., mais qu'ils soient au-dessous de l'intérêt que les compagnies payent pour leurs emprunts; voilà le cas où la différence retombe à la charge de l'an-

1. Jusqu'en 1865, le nouveau réseau est construit et exploité au compte du fonds de premier établissement. Les lignes de l'ancien réseau qui ne seraient pas terminées au 1er janvier 1865 ne doivent figurer dans le compte des produits nets qu'à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation. — Le capital sur lequel porte la garantie d'intérêt est de 139.500,000 fr. pour le Nord; de 814 millions pour le Lyon-Méditerranée; de 601 millions pour l'Orléans; de 505 millions pour l'Est; de 307,500,000 fr. pour l'Ouest; enfin de 119 millions pour le Midi.

cien réseau. On voit clairement où commence, d'après cette singulière combinaison, la responsabilité de l'état d'une part, et, de l'autre part, la responsabilité de l'ancien groupe [1].

Le but de ces différentes dispositions est visible. On veut exonérer l'ancien faisceau des chances inhérentes aux concessions nouvelles, soit en attribuant au premier une véritable prime sur les revenus qu'il donne, soit en favorisant la construction du nouveau réseau par la garantie de l'état dans les limites ci-dessus indiquées [2]. Tout à l'heure, à propos des revenus de ce dernier réseau, nous supposions le cas où ils seraient inférieurs à l'intérêt des emprunts contractés; c'est qu'en effet il n'a point encore été constitué de capital en actions pour le second groupe. Tous les fonds nécessaires pourraient être appelés au moyen d'obligations. C'était un trait à signaler, et ce n'est pas celui qui s'éloigne le moins d'une saine économie politique [3].

1. Toutefois, il a été entendu à l'avantage de l'ancien groupe, et au désavantage du trésor, qu'aucune partie du produit net des anciennes exploitations ne serait employée au profit des nouvelles tant que le produit brut, calculé par kilomètre, n'aurait pas atteint un chiffre qui varie pour chaque compagnie. Ce chiffre est de 38,400 fr. pour le Nord; il est de 37,400 pour le Lyon-Méditerranée; de 27,400 pour l'Orléans; de 27,800 pour l'Est; de 27,000 pour l'Ouest; enfin de 19,500 pour le Midi.

2. La garantie d'intérêt n'empêche pas que la contribution de l'état ne soit rendue plus directe et plus onéreuse par l'application du système de la loi de 1842 à certaines lignes. Exemples : lignes de Rennes à Brest, de Toulouse à Bayonne, de Perpignan à Port-Vendres. Ce sont ces engagements de l'état qui ont motivé la création des obligations trentenaires dont il sera parlé plus loin.

3. Le partage des bénéfices, antérieurement stipulé au profit de l'état avec quelques-unes des compagnies, est étendu à toutes à partir du 1er janvier 1872. Les anciennes stipulations, relatives à la faculté de rachat après l'expiration des quinze premières années, sont maintenues. Le point de départ des concessions, dont la durée reste fixée à

On n'a pas de peine à pressentir quelle sera la critique de l'avenir par rapport aux transactions de 1859; elle portera plus loin que les accusations adressées aux traités de 1857. A cette dernière époque, on avait mal apprécié la situation, on avait dépassé le but; mais, en définitive, c'était sur le terrain de l'application qu'on avait rompu avec le système de 1852; les principes essentiels n'avaient pas été méconnus. Il est impossible de dire au contraire que l'économie, toute d'expédient, suivie en 1859, ne s'en soit pas écartée.

Le seul fait de l'existence des deux réseaux juxtaposés et placés néanmoins sous des régimes différents constitue une atteinte à l'une des meilleures règles adoptées depuis 1852. On ne l'a pas oublié : au lieu d'être isolées les unes des autres, les diverses concessions dépendant d'un même groupe se prêtaient un secours mutuel; la solidarité entre les parties était complète; on prenait les choses d'ensemble. En 1859 prévaut une idée tout autre, et qui se trouve même trop nettement accusée dans l'exposé des motifs, l'idée d'isoler du tronc commun les nouvelles ramifications. Aussi voyez ce qui arrive : à peine la distinction a-t-elle été proclamée, que les compagnies s'empressent d'en prendre acte en la commentant à leur point de vue. Elles essayent d'en étendre la portée le plus possible. L'une d'elles croit pouvoir s'exprimer ainsi à ce sujet : « Une des conséquences du système adopté en France, qu'il ne faut pas perdre de vue quand on recherche quel sera l'avenir des chemins de fer, c'est que l'état a lié étroitement son

99 ans, est réglé ainsi qu'il suit pour chaque compagnie : Nord, 1er janvier 1852; Est, 27 novembre 1855; Ouest, 1er janvier 1857; Orléans, 1er janvier 1858; Lyon, 1er janvier 1860; Midi, 1er janvier 1862. Voyez loi et décrets du 11 juin 1859.

crédit à celui des compagnies. Plus les engagements contractés en vertu de cette association deviennent importants, et plus l'intervention de l'état doit devenir efficace. Si, par une cause imprévue, la condition d'une de ces grandes entreprises vient à s'aggraver, de telle sorte que sa puissance et son avenir ne soient plus en rapport avec les intérêts qu'elle est appelée à desservir, il devient indispensable de lui rendre la force et le crédit nécessaires... Quant à l'avenir, nous croyons pouvoir l'attendre avec confiance; car l'esprit qui a dicté les nouvelles conventions autorise à espérer que l'intervention bienveillante du gouvernement ne fera jamais défaut, si la nécessité l'exige, aux intérêts publics que représentent les compagnies de chemins de fer [1]. » Une autre compagnie trace ce parallèle entre les traités de 1859 et les stipulations de 1857 : « La convention de 1857, c'était l'état traçant, du haut de sa puissance souveraine, la circonscription des territoires où devrait s'exercer l'activité de chaque compagnie, mais à peu près désintéressé dans les conséquences de leur développement. La convention de 1859, c'est l'état acceptant la solidarité des compagnies, se faisant leur associé, en présence de l'avenir inconnu qu'il s'agit d'aborder [2]. »

Que de telles inductions aient pu être tirées, que de telles espérances aient pu éclater, cela suffirait pour faire comprendre la volte-face effectuée de 1857 à 1859. N'exagérons pas cependant les conséquences de telles ou telles clauses, ni même de tels ou tels passages de l'exposé des motifs. L'interprétation qu'on en donne nous semble aller un peu loin; l'intérêt de l'avenir oblige d'en restreindre le sens dans de justes bornes. Avant tout,

1. Ouest, assemblée générale du 14 mai 1859.
2. Orléans, assemblée générale du 26 avril 1860.

l'exposé des motifs entendait expliquer une évolution; voilà son but évident. Ce n'était point la véritable économie des chemins de fer, ce n'était point l'économie générale du système français qu'il s'était proposé de définir. La logique un peu forcée des compagnies serait d'ailleurs trop rigide pour s'approprier aux mobiles exigences de la pratique. L'avenir ne s'y croira point asservi. Si le gouvernement avait en quelque sorte fourni sa caution au crédit des compagnies, il ne l'avait fournie que pour une tâche connue, en une mesure nettement déterminée. Aucun engagement n'en dérivait par rapport à des éventualités ultérieures, distinctes de celles pour lesquelles les contrats avaient été passés. C'est ainsi que nous paraissent devoir être entendues dès à présent les transactions de 1859.

Quel que soit, au point de vue financier, l'effet des stipulations que ces traités renferment, en supposant même, ce qui serait, il faut bien le dire, un peu téméraire, que la garantie d'intérêt dont il a été fait une si large application ne réclamera jamais sur aucun point le concours du trésor public, il est impossible encore de ne pas voir ici une preuve de la facilité avec laquelle nous nous portons en France d'une extrémité à une autre. En 1857 on ne croit pas pouvoir demander trop aux compagnies, et on se refuse à les aider sous une forme quelconque; à peine deux années s'écoulent-elles, qu'on vient déjà non-seulement prendre sur soi, pour certaines lignes réputées les moins avantageuses, une part notable du fardeau, mais en outre contracter éventuellement pour toutes les lignes nouvelles des obligations représentant l'intérêt d'une somme de 2 milliards et demi de francs. La science économique ne saurait se mouvoir au gré de semblables oscillations. Tout en tenant compte des cir-

constances, elle a le devoir de conserver fermes et intacts les principes destinés à régler les rapports de l'état et des compagnies. En 1857, on avait supprimé le concours de l'état, et on l'avait supprimé sans se préoccuper assez de laisser en même temps à l'industrie privée les termes qui auraient été nécessaires à l'accomplissement de sa tâche. Si, dans le juste désir de rendre pratiques les conditions imposées, on s'était contenté, en 1859, d'allonger un peu les délais, on serait resté fidèle à l'esprit du système de 1852. Les conventions auraient échappé à toute interprétation dangereuse pour l'avenir. On serait demeuré dans le domaine des faits. Mais non; on procède d'une façon tout à fait radicale, et il arrive qu'en réparant ainsi les faux calculs de 1857, on ne détruit pas l'influence indirecte qu'ils sont de nature à exercer sur l'exécution des lignes futures. Cette influence, on ne l'aperçoit déjà que trop dans les dispositions concernant les chemins votés en 1861 et formant le troisième réseau. Si le trésor est obligé d'accepter pour ces lignes, comme tout porte à le craindre, des conditions très-dures, il faut en reporter la cause première jusqu'en 1857. On ne voudrait pas s'exposer aujourd'hui à réveiller les craintes qu'avaient suscitées les exigences excessives de cette année-là; et d'ailleurs on a paru abandonner le système des compensations s'opérant entre toutes les dépendances d'un même réseau. Ajoutons que les avantages accordés en 1859 ont accoutumé les esprits à cette sorte de solidarité dont les paroles citées tout à l'heure tâchaient de tirer des conséquences extrêmes.

Supposez qu'en 1857 on eût été plus mesuré, ou qu'en 1859 on se fût contenté de la prolongation déjà spécifiée, et il paraîtrait tout naturel, à l'heure qu'il est, d'étendre progressivement les rameaux de chaque

groupe, sur le pied des conventions anciennes, sauf une aide exceptionnelle pour les constructions trop défavorablement placées. Dans tous les cas, on n'eût pas été contraint d'en revenir, après vingt ans d'efforts et de progrès, au compromis de la loi de 1842, sinon peut-être à le dépasser. Reconnaissons-le pourtant : les compagnies ne feront qu'user de leur droit en déclinant telle ou telle concession, ou en réclamant en retour tels ou tels avantages ; personne, bien entendu, ne peut avoir la pensée de leur imposer des charges qu'elles repoussent, de grever leur avenir en dépit de leur volonté. Quoi qu'il doive advenir de ce troisième réseau voté en 1861, dont l'exécution appartient à l'avenir et qui ne peut dès lors fixer nos yeux qu'un peu plus tard, le respect des contrats reste la meilleure garantie du lendemain. Telle a toujours été d'ailleurs la politique du gouvernement dans ses rapports avec l'industrie. La situation résultant des traités de 1857 et de 1859 est de celles que le temps seul peut permettre de modifier.

## IV

**Bilan final. — Résultats de quarante années, 1823-1862. Remarquable essor durant la dernière période décennale. — Mouvement des études spéculatives.**

Au point où nous en sommes, le bilan de la situation sera particulièrement digne de l'intérêt de l'avenir. L'année 1859 forme d'abord une date importante dans les annales des chemins de fer français. Constatons donc que cette année-là laissait le réseau total à 16,352 kilomètres dont 7,774 pour l'ancien réseau, et 8,578 pour

le nouveau. Les concessions éventuelles figuraient dans ce dernier chiffre pour 1,838 kilomètres. Au 1er février 1859, le nombre de kilomètres exploités était de 8,701; il en restait 7,651 à construire. On calculait que les compagnies avaient encore à demander à l'épargne du pays un capital d'au moins 2 milliards et demi. Déjà elles avaient dépensé environ 3 milliards 250 millions, non compris la contribution du trésor public qui s'élevait à 910 millions[1].

Les années écoulées depuis 1859 jusqu'à 1862 complètent pour l'histoire de nos chemins de fer un cycle de quarante années à partir de la première concession, faite en 1823. C'est un laps de temps qui marque, je ne dirai pas seulement dans un siècle, mais même dans la vie d'un peuple. La suite de ces quarante années, que les relevés statistiques placés à la fin de ce volume permettent de parcourir d'un coup d'œil, renferme quelques traits qu'il importe d'accuser ici.

A la fin de l'année 1861, le réseau national touche à 20,000 kilomètres[2], dont 10,000 à peu près sont exploités. Quant à la dépense, où en est-on? Si l'on réunit le chiffre des sommes déjà employées à celui des sommes que coûteront, d'après les évaluations officielles, les travaux restant à exécuter, on arrive à un total d'un peu plus de 7 milliards 200 millions. La dépense faite

1. Dans la subvention de l'état l'ancien réseau des compagnies figurait pour 732 millions, le nouveau pour 170; mais, outre les subventions pour travaux, il faut mettre au débit de ce dernier la garantie d'intérêt dont nous avons vu faire en 1859 une si large application.

2. Sur ce chiffre, les chemins concédés à titre définitif présentent une étendue de 14,970 kilom.; les chemins concédés à titre éventuel une étendue de 1,600 kilom.; les chemins dont la construction a été autorisée, mais qui ne sont pas encore concédés, une étendue de 1,695 kilom.

montait, au premier janvier 1861, à environ 4 milliards 611 millions, sur lesquels 811 millions au compte de l'état et 3 milliards 800 millions au compte des compagnies; on avait encore besoin de 2 milliards 600 millions. Ainsi, d'une part, 10,000 kilomètres environ en exploitation, et 10,000 kilomètres à terminer ou à entreprendre; d'autre part, 4 milliards 611 millions dépensés, et 2 milliards 600 millions à dépenser, tels sont les termes principaux d'un compte-courant embrassant un intervalle de quarante années.

La dernière période décennale à elle seule avait vu presque quadrupler le faisceau de nos chemins de fer. Jadis attardée par rapport à plusieurs autres peuples, la France regagnait ainsi largement le temps perdu. Les études et les élaborations de l'époque antérieure avaient été amenées à des résultats positifs. Ce n'est pas tout : si nous nous arrêtions là, il manquerait au tableau un trait essentiel. L'impulsion ne s'est pas renfermée entre nos frontières; elle a rejailli au dehors. Notre exemple a porté des fruits jusque sur le sol étranger. En ce sens, on peut dire que d'autres états sont entrés dans l'orbite de notre pays, non pour engager en rien leur indépendance, mais pour s'inspirer de la pensée qui activait nos travaux, et aussi pour emprunter le concours de nos idées, de notre science technique et de nos capitaux. Ainsi s'est opéré sous une forme spéciale, sous une forme puissante et féconde, et pour le bien de la civilisation, ce *rayonnement* de la France dont parlait en termes si élevés M. de Lamartine en 1848.

En même temps, le cercle des études spéculatives s'est notablement élargi à l'intérieur, de 1857 à 1862; les ouvrages publiés dans cet intervalle en fournissent la preuve. On ne s'est plus concentré presque exclusive-

ment, comme dans le cours des cinq ou six années antérieures, vers la technologie ou vers quelques points tout à fait spéciaux. L'*œil de l'esprit* a éprouvé le besoin de se tourner vers de nouveaux horizons et de fouiller plus avant dans les lois qui régissent le grand phénomène économique des voies ferrées. Il s'est produit en assez grand nombre des études d'un caractère général. Ainsi beaucoup d'écrits s'attaquent à l'économie financière des chemins de fer, ou à l'économie de telle ou telle branche de l'exploitation. La constitution du crédit des compagnies soulève de longues controverses[1]. M. F. Bartholony, qui avait dès l'origine, comme on l'a déjà dit, soutenu avec énergie et fortement contribué à faire prévaloir quelques idées justes dans le régime des voies nouvelles, apporte sa part à cette discussion dont nous parlerons plus loin au sujet des relations des compagnies avec leurs créanciers. D'un autre côté, la question des tarifs est étudiée au point de vue des principes économiques dans divers écrits dus à des hommes très-compétents[2]. La statistique financière forme l'objet de relevés comparatifs, qui fournissent de précieuses données historiques sur le développement des voies ferrées[3]. Le côté

1. *Simple exposé de quelques idées financières et industrielles*, par M. Bartholony. — *La Banque de France et les obligations de chemins de fer*, par M. Poujard'hieu. — *De la création d'un grand livre des chemins de fer*, par M. Banès. — A l'économie générale ou financière se rattache l'ouvrage de M. P.-J. Proudhon : *Des réformes à opérer dans l'exploitation des chemins de fer*, publié un peu plus tôt.

2. Mentionnons diverses publications sur les tarifs différentiels de MM. Audibert, Eug. Flachat, Teisserenc, Blaise (des Vosges), etc., et un écrit intitulé *Des transports à prix réduit sur les chemins de fer*, par M. Édouard Boinvilliers.

3. *Documents statistiques sur les chemins de fer*, publiés par l'administration des travaux publics. — *Tableaux synoptiques des*

technique de ce grand sujet continue d'aileurs à provoquer de nombreuses et savantes études, au point de vue de telle ou telle branche de la construction ou de l'exploitation [1].

*chemins de fer du globe*, par M. Wolters. — Les relevés statistiques de M. A. de Laveleye, cités plus haut, page 138. — *Les chemins de fer français en 1860*, par M. Demeurs.

1. *Enquête sur les moyens d'assurer la régularité et la sûreté des chemins de fer*, publiée par l'administration des travaux publics. — *Traité élémentaire des chemins de fer*, par M. Perdonnet, où l'on trouve une foule de données utiles et de savantes notions technologiques. — *Annuaire officiel des chemins de fer*, de M. Chaix (Nap.), de plus en plus méthodique et complet. — *Nouveau système d'appareils électriques destinés à assurer la sécurité des chemins de fer*, par M. Marcqfoy. — *Chemins de fer*, par M. Tourneux (Prosper). — *Traité juridique de la construction, de l'exploitation et de la police des chemins de fer*, par M. E. Paignon. — *Nouveau manuel complet de la construction des chemins de fer*, par M. With. — *Des chemins de fer et de leur influence sur la santé des mécaniciens et des chauffeurs*, par M. Duchêne, etc. — Divers recueils sont destinés à faciliter les rapports du commerce avec les chemins de fer, ou les rapports du service du contrôle avec les compagnies. On peut citer notamment le *Recueil général des tarifs des chemins de fer et de leurs correspondances pour les transports à grande et à petite vitesse des marchandises, messageries, valeurs, denrées, voitures, animaux, etc.*, publié par la maison Napoléon Chaix, et le *Recueil méthodique et chronologique des lois, décrets, ordonnances, etc., concernant le service du contrôle des chemins de fer en exploitation*, par M. Lamé-Fleury.

# TROISIÈME SECTION

## DÉVELOPPEMENT ET ÉCONOMIE DES GRANDES EXPLOITATIONS DANS LES AUTRES PAYS

## CHAPITRE I

### LES GRANDES EXPLOITATIONS SUR LE CONTINENT EUROPÉEN, EN BELGIQUE, EN PRUSSE, EN AUTRICHE, ETC.

#### I

#### Aspect général.

Après l'Angleterre et les États-Unis d'un côté, après la France de l'autre, il ne se rencontre qu'un petit nombre de pays où il ait été fait des expérimentations susceptibles de fournir dès à présent à l'économie politique un sujet d'utiles observations. Comme l'indiquaient les pages placées en tête du premier volume de cet ouvrage et qui en renferment le programme, il y a de nombreuses contrées où le début des grandes exploitations date à peine de quelques années, et où l'intérêt se rapporte à peu près exclusivement aux perspectives d'avenir. C'est dans la seconde partie de notre livre que doivent dès lors venir s'encadrer les explications qui les concernent. Deux considérations nous porteraient d'ailleurs à joindre pour ces pays-là l'étude des données actuelles à celle des résultats futurs : d'abord les chemins

de fer n'y reposent pas en général sur une économie particulière, dérivant du génie de la nation à laquelle ils appartiennent, et sortie pour ainsi dire de son propre sol. On y rencontre au contraire une imitation, un reflet de l'économie que nous connaissons déjà pour en avoir observé les différents aspects en France, en Angleterre, aux États-Unis d'Amérique. La France et l'Angleterre surtout sont des modèles qu'on s'est efforcé de copier, sauf à se permettre, dans la pratique, des licences plus ou moins marquées, et à se rapprocher ainsi des habitudes américaines. En second lieu, là même où les réalisations sont le plus significatives, l'œuvre prise dans son ensemble est encore très-loin d'un complet achèvement. Qu'en cet état de choses l'histoire spéciale des chemins de fer dans chacun de ces pays ait son importance locale, c'est tout simple; mais qu'elle possède les conditions qui lui prêteraient un intérêt universel, voilà ce qu'il est impossible d'admettre.

Quels sont sur le continent européen les peuples qui ont réellement droit dès aujourd'hui à une place dans la période des grandes exploitations? Rien n'est plus facile à déterminer. Si nous procédons d'abord par exclusion, nous reconnaissons qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter à l'Europe septentrionale. Pour la Suède, pour le Danemark, pour la Russie même, quoiqu'il se trouve dans cet empire des lignes étendues et qu'il s'y soit constitué une compagnie qui a pris sur elle une tâche colossale, les préoccupations relatives à l'avenir dominent tout à fait le présent. Dans cette partie de notre continent, il n'y a guère à constater de réalisations ayant une véritable signification économique. Ce que nous disons du nord, il faut le dire du midi de l'Europe. La Turquie et la Grèce d'abord ne fournissent aucun contingent à l'effectif

des voies ferrées; le Portugal n'y contribue que par un apport insignifiant. En Espagne et en Italie, il est vrai, certaines entreprises composent déjà des unités sérieuses, mais elles sont encore très-incomplètes, soit au point de vue des travaux qu'elles comportent, soit au point de vue des soudures qui doivent les rattacher à tel ou tel groupe étranger. Dans de telles conditions, il n'y aurait rien à gagner non plus à isoler ici le présent de l'avenir. Les aspects différentiels se rattachent bien plus à l'ordre des développements ultérieurs qu'à celui des résultats acquis. Ainsi ni pour l'Europe méridionale ni pour l'Europe septentrionale nous ne devons scinder en deux l'observation de l'arène qu'interrogent nos regards.

Il en est autrement pour l'Europe centrale. Ici la situation réunit tous les caractères d'un intérêt actuel. L'attention est éveillée par l'importance des exploitations, par la durée déjà longue de quelques-unes au moins des grandes entreprises. Non pas que cette observation puisse s'appliquer indistinctement à tous les états compris dans cette partie de notre continent. Ainsi en Suisse et en Hollande, le réseau national ne saurait avoir sa véritable physionomie avant l'entier achèvement des lignes qu'il embrasse. Pour ces deux pays encore les appréciations concernant le présent se lient de la façon la plus étroite à celles qui regardent l'avenir. Mais la Belgique, mais la Prusse, mais les divers états de l'Allemagne, mais l'Autriche, ont déployé de bonne heure une énergie qui, tout en ayant utilisé à l'occasion des enseignements pris au dehors, a eu ses mobiles propres et son caractère original. Dans ces derniers pays, l'économie des chemins de fer se dessine en traits assez accentués pour fournir dès à présent un fécond sujet d'étude et de méditation.

## II

### Les exploitations belges.

En Belgique les lignes appartenant à l'état qui touchent aux points les plus importants du pays, qui forment le noyau de tout le système des nouvelles voies de communication, étaient à peu près complétement achevées il y a tout à l'heure vingt ans. Les indications consignées dans la partie de cet ouvrage relative à la période originelle[1] nous ont conduit jusqu'à la fameuse loi de 1834, qui dota la Belgique de son réseau national. Longuement débattue dans les chambres, surtout dans la chambre des représentants où la discussion fut soutenue avec un remarquable esprit de prévoyance par M. Charles Rogier, cette loi consacrait comme on sait le système de l'exécution par l'état. C'était là une dérogation au mode suivi jusqu'alors dans tous les pays où des voies ferrées avaient été construites, en Angleterre, aux États-Unis, en France. Le gouvernement belge toutefois n'ambitionnait peut-être pas tout ce qui lui fut accordé. Toujours est-il que les concessions à l'industrie étaient expressément prévues dans les déclarations officielles, quoique huit années dussent s'écouler avant qu'une seule ligne fût concédée [2]. Les plans primitifs furent élargis devant les chambres. Prenant Malines pour point central, le projet de 1834 comprenait quatre lignes se dirigeant l'une à l'est, vers Louvain et Liége, l'autre au nord, vers Anvers; la troisième à l'ouest, vers

1. V. tome I^er, pages 111 et suivantes.

2. Première ligne concédée : Anvers à Gand par Saint-Nicolas, 16 novembre 1842; — achevée, 1^er août 1847.

Ostende, par Gand et Bruges; la quatrième enfin, vers Bruxelles. La chambre des représentants prolongea ces voies sur deux points, d'une part jusqu'à la frontière de Prusse, de l'autre jusqu'à la frontière de France. En 1837, on accrut encore le réseau de l'état d'une ligne se rendant de Gand à notre frontière par Courtray, d'un prolongement dirigé vers Namur et les frontières du Limbourg et du Luxembourg, et de quelques raccordements d'importance secondaire. De cette façon la Belgique eut un système à peu près complet dont l'exécution était confiée à l'état, tandis qu'originairement elle ne s'était proposé que la jonction de la mer du Nord et de l'Escaut avec le Rhin, des provinces de l'intérieur avec l'Allemagne, en vue de remplacer le système des communications par eau que lui assurait naguère son union avec la Hollande [1].

Ainsi le système de l'exécution par l'état avait triomphé, mais il y avait eu des résistances; il s'était produit des efforts en sens contraire. Une société particulière, la *Société générale pour favoriser l'industrie nationale*, fit un moment d'actives démarches pour être associée aux entreprises de chemins de fer. Ni l'opinion ni les chambres n'inclinaient de ce côté; l'industrie particulière eut d'ailleurs le tort de vouloir mettre ses services à un prix trop élevé. L'expérience commencée quant à la construction et à l'exploitation des chemins de fer par l'état réussit d'abord à merveille. On avait vu, dès le mois de mai 1835, s'ouvrir la section de Bruxelles à Malines, d'une longueur de 20 kilomètres, et l'année suivante celle de Malines à Anvers (24 kilomètres). Chacune des années postérieures apporta son contingent. Le réseau put être tenu pour terminé à la fin de l'année 1843,

1. *Les chemins de fer belges*, par M. Perrot.

du moins quant aux communications à établir entre les divers points du tracé ; car, sous le rapport des travaux, on était loin d'un entier achèvement, surtout en ce qui concerne la pose d'une seconde voie, qui en 1861 n'est pas encore tout à fait finie.

On est naturellement curieux de savoir quels résultats a donnés le système belge au point de vue financier. C'était à l'emprunt qu'on s'était généralement adressé pour faire face aux dépenses. Les recettes ont-elles couvert les intérêts de ces emprunts? Tout en posant ainsi la question, faisons remarquer qu'il ne conviendrait pas de la restreindre définitivement à de pareils termes. Ce serait ramener l'opération à une simple spéculation commerciale, comme si on n'avait qu'à se préoccuper des intérêts d'une compagnie. Ce serait faire abstraction des avantages de toute sorte dont la Belgique a été redevable à son réseau si hardiment exécuté. Eh bien! en prenant pour le moment les choses à ce point de vue restreint, nous devons dire que la question a passé par diverses alternatives. Le jugement public a oscillé d'une extrémité à l'autre. Durant les deux premières années, l'exploitation avait donné les résultats les plus favorables; mais voilà qu'ensuite pendant douze ou quatorze ans le chemin belge tombe en déficit, c'est-à-dire que le produit net est insuffisant pour couvrir l'intérêt des dépenses de premier établissement. Des frais de construction et de matériel plus élevés qu'on ne l'avait prévu, la nécessité sur tout le parcours d'une double voie qui n'était d'abord entrée en ligne de compte que pour une petite partie, des crises commerciales qui réduisirent la somme des transports, tout cela avait concouru à engendrer la déception subie.

Qu'arriva-t-il alors? On n'en sera pas surpris : le

système de l'exécution par l'état perdit beaucoup de sa faveur devant le public. On peut le regarder comme abandonné, en principe, pour les constructions nouvelles dès l'année 1840. Il y eut un moment où presque personne ne voulut avoir eu confiance; chacun s'imaginait avoir prévu les mécomptes actuels. Ces mécomptes pourtant n'ont pas duré. Depuis 1852 les exercices se sont clos avec des bénéfices après le payement des intérêts du capital engagé et de l'amortissement. Le déficit qui à la fin de 1851 arrivait à 31,606,000 francs avait déjà baissé de 10,300,000 francs en 1855. Au premier janvier 1861, il n'est plus que de 3,418,303 francs.

On n'aurait pas une juste idée de la position financière du chemin de l'état au point de vue commercial, si l'on ne savait pas que les emprunts destinés à couvrir les frais de construction avaient été contractés au taux moyen de 5 pour 100. Or, si le chemin avait appartenu à une compagnie particulière, on aurait pu éviter le déficit en ne distribuant aux actionnaires qui auraient fourni les fonds qu'un intérêt d'environ 3 pour 100. Le fardeau du présent aurait encore pu se trouver allégé, si au lieu de répartir l'amortissement comme on l'a fait sur un intervalle de 40 ou de 50 années, on l'eût étendu, selon l'usage généralement suivi en pareil cas, sur une période de 90 ans[1].

Il n'y a pas d'induction très-significative à tirer pour d'autres pays, pour la France notamment, de l'exemple de la Belgique quant à la question de l'exploitation par l'état. L'action du gouvernement s'est exercée ici dans

1. Voyez les comptes rendus annuels présentés aux chambres belges par le ministre des travaux publics; ces documents se font remarquer par une excellente classification et par une clarté d'exposition qui rend facile à tout le monde l'intelligence des résultats obtenus.

des conditions tout à fait singulières qui échappent à toute appréciation par voie de comparaison. Dans le chapitre relatif à la période originelle, nous avons expliqué les circonstances qui facilitaient en Belgique l'intervention de l'état. Nous avons indiqué en même temps celles qui favorisaient la construction même des voies nouvelles[1]. Ajoutons qu'après avoir été en fait longtemps exclue de toute participation à la construction des lignes ferrées, l'industrie particulière n'a obtenu que des routes qui pour la plupart sont loin d'être aussi favorablement placées que celles de l'état. Le réseau du gouvernement embrasse en général les chemins les plus fructueux. Peu importe après cela que l'étendue des lignes appartenant à l'industrie comprenne à peu près les deux tiers du réseau belge (1,160 kilomètres sur 1,729, en 1861). On peut dire en toute vérité que l'industrie n'est venue qu'en sous-œuvre. Le gouvernement du reste ne lui a pas refusé son aide, il lui a prêté au contraire un continuel concours, et accordé fréquemment des garanties d'intérêt qui n'ont pas été purement nominales. Il ne s'est pas refusé à mitiger les clauses des cahiers des charges

1. Quoique toutes les provinces, si l'on excepte la province de Liége, offrissent de vastes plaines où la pose des rails n'exigeait presque aucun ouvrage d'art, la rapidité de l'exécution n'en fait pas moins beaucoup d'honneur aux divers personnages que nous avons nommés plus haut (tome Ier), et qui se sont succédé dans l'administration des travaux publics. La Belgique a montré en plus d'une occasion qu'elle gardait souvenir des services rendus pour la construction des chemins de fer. On se rappelle la souscription organisée par le commerce anversois en 1859, et la remise qui fut faite en 1861 à M. Ch. Rogier des titres de propriété de la maison où il logeait à Bruxelles, noble hommage adressé au promoteur de la loi de 1834! — Parmi les hommes qui ont rendu des services aux mêmes intérêts, il faut nommer M. Masui, ancien directeur général des chemins de fer, et dont la mort récente a été une perte réelle.

dressés d'abord avec une extrême rigueur. Cet incessant besoin qu'éprouvait l'industrie de l'aide du gouvernement ne fait que mieux voir combien sa situation était faible.

En son état actuel le réseau belge est soumis, sous le rapport de l'exploitation, aux conditions les plus diversifiées. D'abord l'état exploite ses lignes; mais il exploite encore, aux termes de divers traités, quelques lignes concédées à l'industrie. D'autres chemins sont exploités purement et simplement sans aucune intervention du gouvernement par les compagnies concessionnaires; d'autres jouissent, comme nous venons de le dire, d'une garantie d'intérêt; enfin quelques-uns sont exploités par des compagnies autres que les compagnies concessionnaires, par suite de certaines conventions. Pour être tout à fait complet, il faut ajouter que l'état a lui-même délégué à une compagnie l'exploitation de quelques kilomètres de son réseau. En définitive, les entreprises privées sont encore au nombre de treize[1].

Ce fractionnement, cette variété sur un territoire aussi restreint, ne sauraient dans la pratique être exempts de divers inconvénients. Ils donnent naissance à des embarras soit dans les rapports que les compagnies ont entre elles, soit dans leurs relations avec le public. Le morcellement ne répond guère aux exigences d'un bon service. Le zèle et l'expérience des agents peuvent dans l'application amoindrir les difficultés, mais le principe n'en est pas détruit. La réduction par voie de fusion du nombre des entreprises privées, voilà ce que conseille ici une bonne économie. Tout accord qui tend à faire prévaloir l'unité de réglementation est un progrès. Quant

1. Il y a, en 1861, vingt et une concessions distinctes, mais plusieurs se sont groupées pour l'exploitation.

aux procédés des entreprises et à l'organisation des services, quoique l'exploitation de l'état domine naturellement tout le réseau belge, il n'y a pas de différences bien sensibles à signaler entre les deux systèmes en présence. Les compagnies se sont modelées sur l'état; les améliorations qui se réalisent sur un point quelconque ne tardent pas à se généraliser. Les tarifs sont modérés; bien qu'augmentés dans ces derniers temps, ils sont encore inférieurs aux tarifs français[1].

De ce qui précède, il résulte évidemment que le fait principal à enregistrer dans l'organisation belge, c'est la coexistence des deux systèmes; mais c'est là un fait qu'on pourrait qualifier de purement matériel, puisque à raison des circonstances, l'observateur n'y trouve sujet ni à de féconds rapprochements ni à d'utiles inductions. La Belgique n'est pas une arène où l'on puisse juger la puissance de cette industrie particulière que nous avons vue si largement à l'œuvre en Angleterre et aux États-Unis. Aussi dans l'histoire du développement économique des chemins de fer belges, ce n'est pas la concurrence des deux systèmes qui marquera devant l'avenir : c'est

1. Pour donner une idée de l'augmentation, nous dirons que pour les voyageurs le prix des places dans les voitures de 1re classe a été porté de 76 c. par kil. à 80 c.; celui des places de 2me classe de 58 à à 60; celui des places de 3me classe de 36 à 40 c. — Les recettes totales de l'exploitation du chemin de l'état en 1860 se sont élevées à 27,801,619 francs. La grosse part vient du mouvement du service intérieur; les rapports internationaux n'y figurent qu'environ pour un cinquième. Le bénéfice net a été de 6,388,923 francs, sur une exploitation embrassant 747 kilomètres (frais de premier établissement 205 millions); la recette brute avait été de 39,625 francs par kilomètre. Quant au revenu sur l'ensemble des chemins de la Belgique, il était évalué, il y a deux ou trois ans, par un statisticien belge, M. de Laveleye, à une moyenne de 3, 1, en n'y faisant pas entrer les sommes payées chaque année par suite de la garantie d'intérêt. La moyenne est aujourd'hui un peu plus élevée.

la pensée même de l'entreprise. On fera justement honneur au gouvernement alors à peine constitué du roi Léopold Ier et aux hommes politiques qui dirigeaient les affaires, d'avoir eu le courage d'entreprendre la construction d'un réseau qui, à l'époque où il était voté, devait paraître quelque chose d'exorbitant. Utile pour la Belgique, l'initiative prise par le plus jeune des états européens était encore d'un bon exemple pour le dehors. Au surplus, disons-le en finissant, ce n'est pas seulement dans l'arène spéciale des chemins de fer que la Belgique a su servir les intérêts de la civilisation. Grâce au caractère de neutralité qui s'attache à sa situation politique, elle a été un théâtre parfaitement choisi pour plus d'une discussion, pour plus d'une expérience utile. On y a abordé fort à propos l'étude des principaux problèmes que le mouvement social a fait surgir à notre époque. Il s'est trouvé là beaucoup d'hommes de bonne volonté qui ont résolûment cherché les solutions pratiques, avec un vif désir du bien; c'est ce même esprit qui se fait remarquer en général dans les différentes évolutions de l'économie des chemins de fer du même pays.

## III

### Les exploitations germaniques.

L'économie des chemins de fer allemands participe du caractère des chemins de fer belges en ce sens que le système de l'exploitation par l'état et celui de l'exploitation par des compagnies existent l'un à côté de l'autre au delà du Rhin. Le partage s'opère à peu près par moitié entre les deux. L'examen des faits con-

duit-il en Allemagne à des conclusions plus nettes, plus significatives qu'en Belgique? L'avenir trouvera-t-il ici quelques enseignements propres à déterminer sa préférence? Il importe de s'en assurer.

Une première observation s'applique indistinctement aux deux grandes catégories des chemins de fer allemands. De part et d'autre, surtout dans les premiers temps, on s'est montré en général très-facile quant aux conditions imposées pour les constructions, et quant aux procédés d'exploitation. Ainsi pour les ouvrages d'art, on se préoccupait parfois outre mesure de la question d'économie. La double voie est encore là-bas, au moment où nous sommes, un fait exceptionnel. Autant il nous semble qu'en France on est trop systématiquement opposé aux chemins à une seule voie, même pour des lignes où la circulation est restreinte, autant il nous paraît qu'au delà du Rhin on a accepté trop aisément ou pour un temps trop long la simple voie, même dans des directions très-fréquentées. De plus, ce n'est pas seulement sur le chemin de Budweis à Linz, dont nous avons parlé dans la période originelle, que le service a été d'abord organisé d'une façon toute primitive. Sur d'autres chemins, on n'employait également les locomotives que pour les trains de voyageurs; on abandonnait à des chevaux la traction des autres convois. Ailleurs, le service de nuit, qui fut installé tout de suite en France sur toutes nos grandes lignes dans de larges conditions, a été fort circonscrit et très-maigrement doté. En beaucoup d'endroits, il a été et il est encore un fait inconnu. Nos voisins ont attendu longtemps aussi avant de se préoccuper de cette unité de réglementation vers laquelle notre pays a visé dès le principe. Avouons qu'avec des procédés aussi sommaires et des goûts aussi accommodants, il était plus

facile chez eux que chez nous d'avancer rapidement dans l'arène.

Cette méthode, qui rappelle sous quelques rapports la facilité régnant aux États-Unis, n'a pas été pourtant la seule cause qui ait favorisé la prompte extension du réseau germanique. L'Allemagne avait eu la sagesse, sinon de se mettre à l'œuvre plus tôt que nous, du moins de s'appliquer plus résolûment à l'exécution des travaux. Elle ne s'était nullement préoccupée de trouver avant tout une formule rigoureuse. Ce n'est pas que l'avénement des grandes exploitations date en Allemagne de beaucoup plus loin qu'en France. On ne pourrait guère en effet le reporter au delà de l'année 1843, où nous ramène également l'ouverture des deux lignes d'Orléans et de Rouen. C'est surtout de 1843 à 1848 que les choses marchent plus vite en Allemagne, et que la France est le plus distancée[1].

Depuis lors la situation relative des deux pays s'est modifiée profondément. Pour saisir le rapport actuel sous son vrai jour, il ne faudrait pas s'en tenir à un coup d'œil superficiel. Si à la fin de l'année 1861, par exemple, l'on prenait le chiffre des kilomètres livrés au public dans les états allemands y compris l'Autriche, chiffre qui n'est pas loin d'arriver à 15,000, pour le comparer aux 10,000 kilomètres exploités en France, on pourrait croire, au premier abord, que l'exécution du réseau germanique est plus avancée à ce moment-là que celle du réseau français. Il n'en est rien cependant. D'abord la superficie de l'Allemagne, on l'a déjà fait remarquer, est d'environ un cinquième plus étendue que celle de la France. En outre, nos chemins exploités peuvent être considérés comme étant pour la plupart

1. V. tome Ier, pages 247 et suiv.

entièrement finis avec les ouvrages et bâtiments qu'ils comportent, tandis qu'en Allemagne, sur bien des points, les travaux sont loin d'être arrivés à leur terme. Où l'avance de notre pays est le plus marquée, c'est sur le terrain des facilités relatives aux communications entre les diverses parties du territoire. Nous avons déjà eu l'occasion de le rappeler : il existe outre-Rhin des nécessités particulières résultant de l'éparpillement de la famille allemande en un grand nombre d'états. Jetez les yeux sur une carte des chemins de fer français et sur une carte des chemins de fer germaniques, et vous reconnaîtrez sans peine que l'unité de gouvernement a permis chez nous une conception unitaire, habilement combinée, tandis que, sur l'autre rive du Rhin, le fractionnement de la nationalité a conduit à une sorte d'enchevêtrement où les grandes artères ne se démêlent pas sans peine des chemins de deuxième et de troisième ordre. Il fallait dès lors beaucoup plus de kilomètres pour produire une somme équivalente de services.

Indispensable pour prévenir une confusion, cette explication n'enlève rien au mérite intrinsèque des initiatives allemandes[1]. L'esprit de suite déployé dans les travaux, la résolution montrée dans certaines circonstances importantes, le désir manifesté dès l'origine de faciliter le transit entre les états, le génie opiniâtre et laborieux du pays éclatant sous mille formes, tout cela démontre avec la dernière évidence que l'Allemagne a eu dès l'origine une entière conscience du rôle des routes ferrées. Elle a compris l'importance des grandes exploitations

1. L'Allemagne compte un grand nombre d'ingénieurs dont le nom reste lié à l'histoire des chemins de fer au delà du Rhin : MM. de Gerstner, déjà nommé dans le premier volume, Carl Etzel, Klein, Pauli, Huntz, Hentz, Unruh, Francesconi, Engerth, etc.

aussi bien sous le rapport des intérêts économiques de l'ordre international, que sous le rapport de sa situation particulière. Le peuple allemand a donc trouvé là une nouvelle occasion d'appliquer les qualités traditionnelles qui le distinguent. De leur côté les gouvernements, en s'associant de bonne heure à la tâche qu'imposaient les besoins du siècle, ont su apprécier, en dépit des divisions territoriales, les exigences des rapports internationaux.

Le réseau allemand est né d'une multitude d'efforts divers, chaque état s'étant mis à l'œuvre isolément; mais les intérêts et les tendances qui rapprochent ici les unes des autres les branches issues d'une même souche, ne pouvaient évidemment pas méconnaître les avantages qu'offre l'unité au moins dans les bases essentielles des divers services. C'est ce qui est arrivé. De ce fait découle une nouvelle remarque également applicable comme les précédentes aux exploitations des gouvernements et à celles des compagnies, à savoir que plus on avançait dans l'arène et plus on sentait le besoin de se réunir et de se concerter. Il y a eu des conférences fort utiles instituées dans ce but et qui ont profité à tout le réseau. Autre trait également général : l'initiative appartient aux gouvernements; leur intervention est toujours et partout manifeste; les lignes mêmes qui sont laissées à l'industrie s'exécutent sous leur égide, sous leur patronage direct et souvent avec leur concours. Les gouvernements se mêlent de très-près non-seulement à la construction mais aussi à l'exploitation des voies ferrées; ils s'en mêlent bien plus immédiatement qu'en France, où l'exploitation par l'état n'a jamais été qu'un fait exceptionnel et sans portée économique. Ces traits, qui sont des traits dominants, caractéristiques dans les pays d'outre-Rhin, contiennent à vrai dire la solution de

la question posée plus haut. Le mode suivi dans la construction n'est plus qu'une appréciation de fait. L'exécution par l'état est une forme absolue d'intervention. Mais partout c'est l'état qui non-seulement donne l'impulsion, c'est lui qui rend la construction possible au moyen d'une participation directe, et de plus c'est lui-même qui exploite un grand nombre de lignes, laissant ainsi l'industrie bien loin sur le second plan. Longtemps ces observations restent vraies pour tous les pays d'outre-Rhin, même pour l'Autriche, qui n'a été conduite que dans une période avancée de l'histoire des chemins de fer, et par des circonstances que nous spécifierons tout à l'heure, à laisser une large part à l'industrie particulière.

Le rôle assumé par l'état en Allemagne, son rôle dans l'exécution et plus encore son rôle dans l'exploitation, doivent, comme en Belgique, amoindrir singulièrement le sens d'une comparaison entre les deux modes existant simultanément. Les compagnies ont à peine une physionomie qui leur soit propre. Dans des conditions pareilles, il y a une continuelle relation d'un système avec l'autre; je me trompe : il y a une évidente subordination d'une des parties à l'égard de l'autre. Aussi l'influence du gouvernement n'est-elle guère plus marquée dans les exploitations gouvernementales que dans les exploitations industrielles. Sans doute, de même que dans chaque état souverain le réseau existe isolément au point de vue politique, de même aussi les lignes concédées à l'industrie composent des unités distinctes au point de vue financier. Mais l'expérience donne partout les mêmes conseils, et l'autorité ménage l'adoption de procédés analogues. La seule conclusion à tirer de cet ensemble d'observations, c'est que le trésor public des différents

états a su, d'une manière ou d'une autre, s'imposer les sacrifices nécessaires pour activer l'exécution. Rien de plus. Quant à la puissance de l'esprit d'association, quant à la force des initiatives individuelles, quant à la séve qui peut fermenter dans le sein des compagnies, ce n'est pas en Allemagne qu'il convient de les rechercher. On va pouvoir mieux juger sous ce rapport de l'économie des chemins germaniques par quelques observations particulières à la Prusse, que réclame d'ailleurs l'importance du réseau de ce pays. Nous verrons ensuite comment l'Autriche a été amenée à s'écarter de sa tradition, et à élargir le rôle des compagnies; mais ce dernier fait qui mérite d'être pris en compte, soit au point de vue du présent, soit au point de vue de l'avenir, ne modifie qu'un coin de la scène sans affecter en lui-même le régime des entreprises allemandes.

Nulle part l'idée de l'exécution par l'état n'a trouvé plus de faveur qu'en Prusse. Lorsqu'enfin ce pays abandonna la politique méticuleuse qui avait dans les premiers temps, ainsi que nous l'avons vu, entravé son initiative, il parut croire que l'état seul était capable de faire avancer rapidement les travaux. Sous l'influence de cette idée, le gouvernement se met à l'œuvre avec énergie. L'industrie n'est pas repoussée d'une manière absolue; seulement, alors même que son concours est admis, il ne l'est qu'avec des formes très-restrictives, on pourrait presque dire avec défiance. Une visible défaveur semble s'attacher à l'association des capitaux privés. Monarchie militaire, la Prusse paraît vouloir agir militairement envers les compagnies. Ainsi les actes de concession stipulent que les capitaux engagés ne peuvent recevoir plus de 10 pour 100. S'il y a lieu à la répartition d'une somme plus élevée, la réduction des tarifs

devient obligatoire[1]. Lorsque la garantie d'intérêt a été accordée, garantie limitée à 3 1/2 pour 100, l'état s'attribue, en compensation, le tiers du revenu net aussitôt qu'il a été prélevé 5 pour 100 au profit du capital. Comme le prix des lignes concédées pour 99 ans, et que le gouvernement s'est réservé la faculté de racheter au bout de 30 années, est dès aujourd'hui fixé à 25 fois le dividende moyen des cinq dernières années, la réduction des dividendes aura pour effet de restreindre la somme que le trésor devrait payer, s'il usait de la faculté de rachat. Une limitation si arbitraire ne constitue-t-elle pas au fond un déplorable calcul? Ne s'est-on pas laissé séduire, comme le chien du vieil Ésope, par une simple apparence? Oui, l'illusion est manifeste; en réalité on ne pouvait rien imaginer de plus contraire au perfectionnement des exploitations. On coupe les ailes à l'industrie; on semble ignorer que la liberté de ses mouvements, jointe à la certitude de recueillir le fruit de ses efforts, sont indispensables pour stimuler en elle l'esprit de recherche et d'invention. En s'écartant des principes, on aboutit à une combinaison décevante qui étonne chez un peuple éclairé.

L'esprit qui a dominé en Prusse s'est fait ressentir plus ou moins dans les états secondaires de l'Allemagne. Ici, en Saxe, on a incliné surtout du côté de l'état; là, en Bavière, on a été un peu moins défavorable aux concessions privées. Ces nuances n'intéressent guère l'économie générale qui doit au contraire s'attacher à l'exa-

1. Les compagnies doivent former un fonds, dit fonds de renouvellement, sur lequel sont imputées les dépenses pour la réfection de la voie, et dont le compte de premier établissement est dès lors affranchi. Très-bonne en soi, cette disposition n'en contribue pas moins à montrer encore l'intention de réduire la somme des dividendes.

men des procédés suivis par l'autre grande puissance allemande.

L'Autriche, qui était entrée dans l'arène, à l'origine, plus résolûment que la Prusse, avait montré d'abord des tendances identiques au point de vue du rôle de l'état, peut-être même des tendances plus exclusives. Jusqu'en 1854, en effet, les chemins de fer autrichiens, sauf une seule grande ligne et quelques lignes secondaires, appartenaient tous à l'état. Mais, d'un côté, l'activité autrichienne avait sommeillé durant plusieurs années alors que la Prusse triomphait de ses répugnances primitives. D'un autre côté, quand il avait voulu un peu plus tard donner quelque élan aux constructions, le gouvernement de Vienne s'était trouvé dans l'impuissance d'agir efficacement, faute de ressources financières. Alors, sous la pression du besoin, il se produisit dans sa politique économique une évolution des plus significatives. Le gouvernement fit appel à l'industrie particulière; il remit l'avenir en ses mains, de telle sorte qu'aujourd'hui c'est l'Autriche qui, de tous les états allemands, fait la part la plus large aux compagnies, et qui la leur fait dans les conditions les plus conformes aux véritables données de la science.

Les considérations financières ont seules opéré ce miracle. Depuis un demi-siècle que compte l'existence, sous sa forme actuelle, de la monarchie autrichienne[1], l'état financier de ce pays avait été en s'empirant; le déficit avait fini par s'établir en permanence, et par entraîner des expédients ruineux. Or, comme les embarras ont toujours pour conséquence de rendre plus onéreuse la perception même des ressources effectives, l'Autriche en était venue à ne pouvoir exploiter que d'une

1. 1806.

façon fort coûteuse les différentes branches de ses revenus. Inutile d'ajouter que de nombreux éléments de prospérité, comme en renferment la plupart de ses provinces, étaient et que beaucoup sont même encore absolument improductifs. En ce qui concerne les chemins de fer, l'exploitation de l'état donnait à peine un revenu net de 27 pour 100 du produit brut. Ce mal profond et invétéré auquel n'avait pu remédier la confiance un moment inspirée par le ministre des finances, M. de Bruck, avait ses racines dans la politique générale de l'Autriche. Éclatant exemple des tristes effets de la compression systématique : l'impuissance avait marché de pair avec l'étouffement de toutes tendances libérales, avec la suppression de toutes constitutions nationales dans les différents états de la monarchie. Ce fut longtemps l'idéal du cabinet autrichien de réduire toute la politique à une affaire d'administration; on en espérait beaucoup; mais l'administration qui cherche à tarir dans sa source l'impulsion de la vie chez les peuples ne saurait jamais devenir féconde quoiqu'elle puisse être, d'ailleurs, accommodante et régulière. L'épuisement graduel de toutes les richesses et, en fin de compte, un réel dénûment, tels furent les résultats de cette combinaison réputée d'abord si habile. On était à bout d'expédients; on était dans l'impuissance d'agir par soi-même alors que la nécessité d'imprimer l'essor aux constructions de chemins de fer se manifestait avec une irrésistible évidence, en s'élevant à la hauteur d'une question de politique internationale de premier ordre.

Voilà, je le répète, comment l'Autriche a été amenée à se tourner du côté de l'industrie particulière. Voilà toute la philosophie de son économie politique en fait de chemins de fer. Ce qu'il y a de mieux à signaler ici, c'est

cette conviction où en arrivait le pouvoir suprême, qu'il n'y avait plus aucune marge pour l'ajournement. Sous ce rapport on devait beaucoup à l'exemple donné par la France. L'impulsion imprimée à la construction de notre réseau, et qui s'était fait ressentir sur tout le continent européen, suscitait en Autriche une pensée d'émulation en elle-même digne d'éloges. Aussi ce furent des influences françaises qui entrèrent les premières dans les combinaisons de la trésorerie autrichienne. L'initiative hardie de M. Émile Péreire sut préparer des combinaisons pratiques, quoique la situation présentât des difficultés de plus d'un genre.

On sait que l'Autriche a successivement traité avec deux compagnies : la *Société autrichienne* dont s'étaient occupés MM. Pereire, et la *Société du sud de l'Autriche* qui, par suite des remaniements territoriaux, déborde aujourd'hui sur le royaume d'Italie. Dans les deux contrats, les bases sont les mêmes. D'une part, l'état vend les lignes construites ou en construction (en y joignant, pour la première société, plusieurs exploitations industrielles), pour une somme déterminée; d'autre part, les concessionnaires s'obligent à payer un prix convenu, et se soumettent à certaines conditions en stipulant, à leur profit, divers avantages parmi lesquels figure la garantie d'un intérêt de 5,2 pour 100 [1].

1. La *Société autrichienne* des chemins de fer de l'état remonte au 1[er] janvier 1855; elle a versé au gouvernement 200 millions divisés en 36 obligations payables de mois en mois, et dont la dernière a été soldée le 1[er] février 1858. Elle s'est constituée avec des capitaux français et autrichiens; son réseau comprend 1,352 kilomètres; elle avait traité dès l'origine, sous l'approbation du gouvernement autrichien, avec une compagnie déjà existante pour s'assurer une entrée dans la capitale où son réseau n'aboutissait pas. (V. le rapport présenté à l'assemblée générale le 31 mai 1855, et les rapports subséquents.) La *Compagnie du*

La formation des deux grandes sociétés qui se sont trouvées substituées à l'état a complétement transformé, je le répète, l'économie des chemins de fer en Autriche. Il existe d'ailleurs dans l'empire quelques autres compagnies particulières, notamment la compagnie de l'Ouest-Élisabeth, celle du François-Joseph, celle des chemins de fer de la Theiss. Cette dernière, qui comprend plusieurs lignes, composant un ensemble d'environ 400 kilomètres, date de 1856. Les chemins de la Theiss sont des chemins essentiellement hongrois. L'entreprise a été patronnée par toutes les grandes existences locales qui avaient été les premières, du reste, à comprendre la portée du mouvement industriel contemporain. Il y a dans ce pays des ressources immenses à exploiter; il y a surtout ce qui forme toujours un pivot solide, une nationalité énergique qui a résisté à toutes les tentatives faites pour étouffer une constitution de huit siècles [1].

Lorsque nos regards interrogeront plus loin l'avenir financier des voies ferrées, nous retrouverons différentes questions qui concernent les chemins de fer allemands et en particulier les principales compagnies autrichiennes.

*sud de l'Autriche,* telle qu'elle est constituée aujourd'hui, date du mois de septembre 1858; mais la concession des chemins lombards-vénitiens, qui peuvent en être considérés comme le premier noyau, est du mois de mars 1855. La compagnie qui s'étend hors de l'empire d'Autriche, dans la Lombardie et dans l'Italie centrale, aux termes d'actes antérieurs à la dernière modification territoriale, possède 3,028 kilomètres. Cette fois, les capitaux anglais se sont réunis aux capitaux français et autrichiens sous le puissant patronage de la maison Rothschild. (V. le rapport de la compagnie du 30 avril 1860.)

1. Le régime économique de cette société ressemble à celui des deux compagnies austro-étrangères dont nous venons de parler. — Disons que la faculté de rachat est réservée à l'état au bout de 30 ans dans les concessions autrichiennes dont la durée était, avant 1854, de 50 années, et qui depuis a été portée à 90 ou 92 ans.

Sans devancer cette partie de notre livre, il convient de consigner ici, comme nous l'avons fait ailleurs, quelques données touchant à l'ordre économique. Si nous prenons d'abord le prix de revient des lignes germaniques considérées dans leur ensemble, nous voyons que quelques-unes ont coûté plus de 300,000 francs le kilomètre. Il y en a même qui vont au delà de 400,000 francs. Pour la ligne de Vienne à Trieste, le prix de revient dépasse 550,000 francs. Voilà pour les chiffres les plus élevés. Quant aux plus faibles, ils tombent fréquemment au-dessous de 200,000 francs. Mais on doit se placer en dehors de ces cas exceptionnels pour se faire une idée de la moyenne générale, qui flotte réellement entre 220,000 et 250,000 francs. D'un autre côté, les produits peuvent être évalués en moyenne à un peu plus de 5 pour 100. Ajoutons que les tarifs qui varient d'état à état sont en général au moins aussi favorables à la circulation qu'en Belgique [1].

1. V. sur les chemins de fer allemands l'*Annuaire statistique* publié par M. Otto Hübner, directeur des archives centrales de statistique à Berlin; les *Tableaux statistiques* des chemins de fer allemands, par M. Hauchecorne, agent général des chemins de fer à Cologne; les états de situation publiés sur chaque exercice, par l'*Annuaire officiel des chemins de fer*, l'*Annuaire de l'économie politique*, et l'*Annuaire financier;* les *Notes pour servir à l'histoire financière des chemins de fer*, par M. de Laveleye; les *Chemins de fer allemands*, par M. Couche; enfin les ouvrages cités tome Ier, p. 111, en note.

## CHAPITRE II

**Les exploitations situées hors de l'Europe et des États-Unis d'Amérique. — Traits différentiels entre les divers peuples. Réflexions sur les grands travaux publics à notre époque.**

En dehors des divers pays de l'Europe et des états de l'Amérique du nord, les points sur lesquels se trouvent dès à présent des exploitations notables sont disséminés d'un bout à l'autre du globe. Ainsi il s'en rencontre dans les colonies anglaises de l'Amérique septentrionale, où quelques lignes semblent servir de prolongements aux chemins des États-Unis; de même encore sur l'isthme qui joint l'Amérique du nord à l'Amérique du sud, et où l'année 1855 a vu inaugurer la ligne interocéanique. Quant au vaste feuillet du continent américain qu'on appelle l'Amérique méridionale, il ne possède que de rares et insignifiantes ébauches. Du centre de l'Amérique il faut aller jusqu'à l'extrémité du nord-est de l'Afrique, il faut aller en Égypte, pour retrouver, de la Méditerranée à la mer Rouge, un essai qui, en attendant une voie d'une importance plus haute, ait quelque signification commerciale. Ensuite les regards se promènent sur des espaces immenses et vides jusqu'au sud de l'Asie où un réseau commence à se dessiner dans le vaste domaine britannique de l'Inde.

Sur ces différents points que reconnaît-on? Un coup d'œil suffit pour nous convaincre qu'il y a seulement là une imitation des procédés suivis chez les premiers peuples descendus dans la carrière, imitation semblable à celle dont nous parlions tout à l'heure à propos de quelques états européens; disons mieux, il

y a une importation pure et simple effectuée par l'Europe. La plupart du temps, dans ces contrées lointaines, on retrouve l'Angleterre avec ses capitaux, avec ses procédés, avec le caractère entreprenant de son génie industriel et commercial. De plus, l'avenir des œuvres effectuées se lie fréquemment à des projets destinés à les étendre, à les compléter, parfois aussi à en amoindrir la portée. A ce point de vue, comme à celui de leur influence sur les mouvements généraux du commerce et sur les développements de la civilisation, elles appartiennent à bon droit à la seconde partie de ce livre. La mention que nous en faisons et à laquelle on peut joindre celle des chemins de l'Algérie, à cause de l'exécution qui en est imminente, cette mention, disons-nous, suffit pour le moment. Les détails n'offriraient à la science aucun sujet d'observations nouvelles sur les principes propres à régir l'économie générale des exploitations.

Il importe davantage, au moment de quitter l'époque actuelle, de s'enquérir si, dans l'ensemble des applications réalisées jusqu'à ce jour, on ne pourrait pas qualifier par quelque trait saillant le rôle attribué à chacun des peuples qui ont occupé la scène avec le plus d'éclat. En se remémorant les signes successivement relevés dans les divers pays, durant la période des grandes entreprises, on reconnaît bientôt qu'effectivement cette synthèse finale n'offre pas de sérieuses difficultés. Ainsi, pour l'Angleterre et les États-Unis, il est évident tout de suite que l'initiative déployée par eux a surtout mis en relief l'énergie pratique de l'esprit industriel et de l'esprit commercial. On s'aperçoit aussi très-aisément que l'idée de l'unité a trouvé sur le sol français sa plus énergique expression : unité dans la conception du réseau,

unité dans le point de départ des principales arêtes dont il est composé, unité dans le régime organique des compagnies. Le signe traditionnel du génie français s'est manifesté avec un incomparable éclat dans cette application nouvelle. La Belgique aurait participé volontiers, du moins en une certaine mesure, de ce même caractère ; ses tendances finissent toujours par incliner de ce côté; mais la jalousie des cités les plus importantes envers la capitale, dans un pays où l'esprit municipal justement fier de son passé conserve tant de vigueur, a dès l'origine fâcheusement réagi sur le tracé des lignes construites par l'état. Ces lignes n'en constituent pas moins un fond d'unité en face du réseau si démesurément fractionné de l'industrie privée. En Allemagne, la division éclate dès l'abord : elle est dans le système de l'exécution comme dans celui de l'exploitation ; elle est dans la coexistence d'un grand nombre de réseaux aussi distincts que les états eux-mêmes; elle est là enfin comme dans tous les éléments qui composent la nationalité germanique, d'ailleurs si vigoureuse. Ces traits essentiels dans chaque région frapperont à coup sûr les regards des observateurs futurs ; ils pourront les aider à se reconnaître dans le milieu si complexe et en même temps si grandiose des réalisations contemporaines.

La question que nous nous sommes faite pour la France, en quittant la période des grandes exploitations, nous nous la faisons ici pour le monde entier. Pour aucun peuple l'avénement véritable des chemins de fer ne date guère que d'une quarantaine d'années, en y comprenant une phase d'initiation qui, en moyenne, occupe de 10 à 15 ans. Eh bien ! qu'a produit cette période de quarante années ? L'avenir ne contestera point que le réseau actuellement exploité ait déjà des proportions gigantesques.

Ce réseau se développe en 1862 sur plus de 100,000 kilomètres dont la moitié, avouons-le, appartiennent à l'Amérique du nord. Il faut en outre compter environ 100,000 kilomètres en construction ou en projet. La génération actuelle a consacré à cette œuvre plus de 25 milliards dont une partie, il est vrai, se trouve reportée sur l'avenir, au moyen des obligations.

En face de ces résultats désormais acquis, on admire quelle puissance l'industrie moderne porte en son sein. Si l'on songe aux temps passés, la tâche remplie en quarante années, ou pour mieux dire en vingt-cinq, a de quoi confondre l'imagination. Ce sont des siècles qu'il eût fallu dans l'antiquité pour venir à bout d'ouvrages comme ceux que l'exécution des chemins de fer a nécessités. Ici le flanc des montagnes a été perforé; là de hardis viaducs ont comblé de profondes vallées; ailleurs des ponts immenses ont réuni les lignes ferrées de l'une à l'autre rive des plus larges fleuves. C'est peu sans doute que tout cela, si l'on considère la surface de notre planète, si l'on calcule combien, sur les 1,200 millions ou 1,400 millions d'êtres humains qui la peuplent, il y en a pour qui les voies nouvelles sont encore un fait inconnu. Le travail n'en paraît pas moins prodigieux dès qu'on réfléchit à l'immensité des obstacles qu'il a fallu vaincre, et à l'immensité des ressources qu'avait dû créer l'esprit humain, avant qu'on pût songer même à les attaquer.

La grandeur des résultats obtenus est faite pour inspirer une pleine confiance dans la tâche réservée à l'avenir et que nos regards vont maintenant interroger.

# DEUXIÈME PARTIE

## L'AVENIR ET LES CHEMINS DE FER

**EXPANSION DES LIGNES.**
**PERFECTIONNEMENT DES EXPLOITATIONS. — AVENIR FINANCIER.**
**INFLUENCE SUR TOUS LES ÉLÉMENTS DE LA RICHESSE DES PEUPLES**
**ET SUR LA SOCIABILITÉ EN GÉNÉRAL.**

---

*Aspects sous lesquels le présent peut envisager la tâche réservée à l'avenir. — Divisions.*

On a pu voir dans les notes préliminaires de cet ouvrage comment se définit pour nous l'étude concernant l'avenir des voies ferrées; il importait, dès le début, de déterminer aussi nettement que possible la pensée de notre livre sous ce rapport[1]. Lorsque, abandonnant le domaine du temps actuel, nous portons les yeux sur l'horizon de l'avenir, que faisons-nous? Nous ne faisons que poursuivre une progression. Non point qu'on puisse en pareil cas procéder avec une certitude absolument mathématique; non point qu'on puisse agir, par exemple, avec la même rigueur qu'un astronome qui, une fois en possession d'un arc, peut calculer exactement la révolution d'un corps céleste. Dans la sphère où domine l'homme

1. V. tome Ier, chap. Ier, *Sur la pensée de ce livre. — Comment il faut entendre ces mots : les chemins de fer dans cent ans.*

avec son intelligence et sa liberté, le mouvement est complexe dans ses manifestations, infini dans ses mobiles. Il y a donc dans le sujet de nos études des réserves que commandent les éventualités propres à altérer le cours naturel des choses. Au fond néanmoins l'analogie est frappante. Nous aussi, nous avons des termes connus. Ces termes ce sont les développements successifs de l'époque présente; ce sont quarante années d'efforts, d'applications, d'expériences. Voilà une base solide pour le raisonnement. Assez de faits se sont accumulés dans cet intervalle pour qu'il soit permis d'en déduire des conséquences précises. La voie que nous suivons est donc conforme aux données les mieux établies de la tradition scientifique. Les formes de procéder en pareille matière ne sauraient dépendre d'un caprice de l'esprit; elles sont les mêmes dans toutes les sciences.

Ainsi, répétons-le, nous avons commencé par étudier les faits étalés sous nos yeux, les résultats acquis et incontestables. Cette étude n'aurait aucune portée, si elle ne devait servir à des inductions. Maintenant nous en sommes arrivés là. Une circonstance qui a beaucoup nui, en cette matière, aux élaborations spéculatives, c'est que longtemps cette branche de l'économie politique a été presque entièrement subordonnée aux intérêts matériels, et à des intérêts matériels des plus âpres et des plus exclusifs. S'il est possible de formuler désormais des principes, c'est surtout à l'aide de généralisations comme celles qu'implique l'examen des probabilités de l'avenir. Le moment actuel semble du reste favorable à de telles recherches. Fatigués des vicissitudes de l'empirisme et des frénétiques ardeurs de la spéculation, les esprits tendent enfin vers une sphère plus haute, où d'ailleurs les

intérêts généraux peuvent seulement trouver leur pleine satisfaction.

Cela dit, rappelons sous quels aspects le présent peut envisager l'avenir. L'ordre d'idées et de phénomènes à examiner se partagent en trois grandes divisions : l'une a trait au développement des réseaux ferrés dans le monde, l'autre au perfectionnement des exploitations, la troisième enfin à l'influence des chemins de fer sur tous les éléments de la richesse des peuples et sur toutes les conditions du progrès social.

# LIVRE PREMIER

## QUELS RÉSULTATS PROMET L'AVENIR PAR RAPPORT A L'EXPANSION DES LIGNES DANS LE MONDE

---

Parmi les développements que l'avenir promet de réaliser dans le réseau des chemins de fer existant aujourd'hui sur le globe, il en est qui sont dès à présent indiqués soit par un commencement d'exécution, soit par des études plus ou moins avancées. Il n'y a plus guère ici de place pour le doute; les présomptions revêtent un aspect tout à fait significatif. Sur d'autres points au contraire, les extensions ne sont qu'indirectement impliquées dans les œuvres de notre temps. Pour les pressentir, on a besoin de considérer la situation géographique, topographique même des divers pays, le génie natif des différentes nations, les applications habituelles de leur activité, et les traditions de leur histoire; on a besoin d'élever sa pensée jusque vers les aspirations générales de la civilisation.

Un examen parallèle des probabilités déjà palpables et des éventualités encore mystérieuses contribuera tout naturellement à mettre en relief les caractères progressifs de la transformation dont notre époque est occupée. En suivant dans chaque groupe le sillon de

l'avenir, on est conduit à rechercher les motifs particuliers qui peuvent servir de stimulant dans chacune des grandes divisions du monde, comme aussi le rapport qui réunit en un vaste ensemble toutes les initiatives isolées. N'est-il pas évident déjà que la destinée des voies ferrées s'est singulièrement élargie depuis l'origine? Les chemins de fer avaient eu d'abord un rôle exclusivement local, qui s'est ensuite étendu à toutes les parties d'un état. Puis ils sont venus rattacher les peuples les uns aux autres en favorisant les rapports internationaux. Au lieu de chemins simplement français, belges, allemands, etc., nous en sommes arrivés à posséder des lignes qu'on peut nommer à bon droit des lignes européennes. En cet état des choses, quel est donc la mission principale qui semble réservée aux constructions ultérieures? Cette mission, que les chapitres suivants mettront en saillie, s'accomplira au profit des relations internationales. Sans doute l'avenir se préoccupera vivement de compléter les réseaux isolés de chaque pays ; c'est une condition préalable de toute expansion vers le dehors; mais son action la plus saillante et aussi la plus féconde portera sur l'établissement des voies intéressant plusieurs états, et parfois, disons-le même, plusieurs parties de l'ancien monde.

De ce point de vue le regard peut apercevoir quelques-unes des lignes qui sont destinées à servir le mieux la civilisation. Il nous sera permis de nous demander plus loin quelles seront à la fin du cycle séculaire, que nos yeux interrogent, les résultats acquis à l'humanité. Pour le moment, nous nous occupons seulement du fait de l'extension des réseaux. C'est ailleurs que nous rechercherons les conséquences appelées à se produire soit dans l'ordre économique, soit dans l'ordre moral. Nous nous

garderons ici cependant d'omettre les projets hardis qui devancent le temps, alors même qu'il s'y mêle des éléments chimériques. Que d'entreprises aujourd'hui réalisées en Europe ou aux États-Unis auraient semblé extravagantes il y a moins de trente ans ! Cette considération commande une extrême réserve avant qu'on se prononce sur les propositions les plus audacieuses. Parfois des projets qui ne doivent jamais se réaliser ont encore ce résultat de faire mieux comprendre les besoins qui travaillent une époque. N'oublions point que dans telles témérités ou dans tels rêves peuvent être renfermés d'utiles enseignements.

## CHAPITRE I

### Les chemins de fer de l'avenir dans le groupe anglo-américain.

Lorsqu'on s'interroge sur les chemins de fer de l'avenir dans ce groupe anglo-américain dont nous avions pu jusqu'ici envisager simultanément les deux grands rameaux, on demeure frappé du contraste que présentent les futures perspectives de l'un et de l'autre. Dans le passé, durant la période des grandes exploitations, comme durant celle des origines, les points de similitude étaient nombreux. Le peuple anglais et le peuple américain s'avançaient côte à côte, guidés par des instincts analogues, dans le champ des réalisations. Sur la scène de l'avenir tout change : la ressemblance disparaît. Et d'abord, au simple point de vue du travail matériel, il n'y a plus de comparaison possible. Aujourd'hui, la tâche est à peu près achevée d'une part, tandis qu'elle reste toujours immense de l'autre, paraissant même s'agrandir

à mesure qu'elle avance. En Angleterre, plus de lignes un peu notables à construire, plus rien de mystérieux dans l'expansion du réseau; les chemins de fer de l'avenir ne consisteront guère que dans de simples embranchements, d'une importance tout à fait secondaire. On est arrivé à ce que j'appellerais volontiers la grande vicinalité des voies ferrées. En Amérique, des artères essentielles, dont il serait impossible de déterminer le nombre, doivent surgir des besoins croissants de la circulation. Autre différence par rapport à la destinée des *railways* dans les deux pays. Chaque kilomètre dirigé vers l'ouest ou le nord-ouest du territoire américain entame un sol nouveau; il y porte des germes féconds, ou plutôt il vivifie ceux que la Providence y avait déposés. et qui restaient depuis des siècles ignorés et stériles. Le rôle des futures lignes anglaises sera tout simplement de faciliter les rapports existant déjà entre les diverses parties du pays.

Une circonstance ayant également trait à la destinée des chemins de fer vient restreindre encore l'action de l'Angleterre. Cette fois, son rôle se différencie non plus seulement de celui de l'Amérique, mais encore de celui des peuples du continent européen. Tandis que les lignes continentales, naguère propres à chaque pays, tendent à franchir les frontières, à devenir de véritables voies internationales, les chemins anglais sont condamnés à vivre seuls, cernés par la mer qui les exclut de toute solidarité avec le dehors. Cette solution de continuité entre les *railways* d'outre Manche et le faisceau européen met l'Angleterre hors de cause dans une multitude d'entreprises intéressant plus ou moins les nations de notre continent. Que lui importent, par exemple, les chemins dirigés vers l'est ou vers le sud-est de l'Europe, qui sont de si pré-

cieux affluents pour les lignes allemandes, et qui forment les lointains prolongements des lignes françaises? L'achèvement des réseaux du continent, la solidarité d'intérêts qui en résultera ne doivent-ils pas même occasionner, dans l'ensemble des relations internationales, de ces changements que l'Angleterre ne voit jamais sans ombrage? On n'a été que trop empressé à se poser cette question de l'autre côté du détroit; mais toute résistance, toute opposition serait impuissante contre un fait lié à la nature des choses dans ce qu'elle a de plus invincible. Aussi est-il à croire que l'Angleterre ne renouvellera point ici les manifestations jalouses qu'a si tristement suscitées le canal de l'isthme de Suez. Elle se doit d'ailleurs à elle-même, elle doit à la mémoire des services qu'elle a rendus à la civilisation, de ne pas se mettre en hostilité avec la grande cause du progrès. Elle saura comprendre la phase de sa mission à venir comme elle a compris sa mission dans le passé. Si son rôle de messagère des mers est un peu atteint, sa colossale puissance industrielle ne sera point amoindrie. De larges compensations résulteront même tout naturellement pour elle de l'essor des voies ferrées venant stimuler l'activité dans les régions du continent jusqu'à ce jour les plus arriérées, et, en y favorisant l'exploitation des ressources locales, décupler les moyens d'échange. Le génie commercial de l'Angleterre, toujours si habile à saisir les transformations qui surviennent dans l'état économique des peuples, saura bien tirer parti des facilités nouvelles. Il reste vrai, cependant, que l'avenir ne déroule pas, devant les entreprises du Royaume-Uni, au point de vue de la transformation des voies de communication, les vastes horizons ouverts devant d'autres états européens. La situation ne saurait pas plus se comparer ici à celle de l'Europe qu'à

celle de l'Amérique du nord. En touchant aux limites de son territoire, les chemins de fer sont arrivés, pour l'Angleterre, au bout du monde, *ad fines terræ*[1].

On avait parlé, il y a quelques années, de deux projets différents, visant l'un et l'autre à relier le territoire anglais au continent européen. L'un consistait dans l'établissement d'un *tunnel* avec chemin de fer au-dessous du détroit; l'autre dans la construction d'un pont assez élevé pour laisser passage aux vaisseaux des plus grandes dimensions. Le premier était dû à un Français, M. Thomé de Gamond; le second à un Anglais, M. Boyd. L'idée d'une voie souterraine n'est pas absolument nouvelle; il y a plus d'un demi-siècle qu'un ingénieur français la communiquait au premier consul au lendemain de la paix d'Amiens. Seulement, il ne pouvait être alors question, bien entendu, que d'une route desservie par des voitures ordinaires et où la lenteur du trajet aurait offert à elle seule des inconvénients graves. L'idée du pont continental est, au contraire, d'une origine toute récente[2]. A

1. Notons qu'au point de vue de son propre intérêt il serait à désirer pour le Royaume-Uni que l'avenir, en réduisant considérablemant, au moyen des fusions, le nombre des compagnies de chemins de fer, permît de diminuer les frais généraux de l'exploitation. — Parmi les projets à réaliser, faut-il ranger l'établissement d'un chemin de ceinture reliant les unes aux autres les différentes lignes aboutissant à Londres ? Une telle entreprise offrirait sans doute des avantages, quoiqu'elle ne puisse avoir une importance comparable à celle du chemin de ceinture de Paris. La capitale de l'Angleterre n'occupe pas, comme la capitale de la France, une position centrale que doivent traverser la plupart des marchandises passant d'une partie du pays dans une autre. Les produits viennent à Londres, ou pour y être consommés ou pour être dirigés de là, par mer, sur tous les points du globe.

2. Le projet de M. Thomé de Gamond, que l'auteur avait soumis à l'empereur Napoléon III, a été examiné par une commission qui a conclu à l'allocation d'un crédit pour études. Voyez à ce sujet, dans le *Journal des Débats* du 14 janvier 1858, un article de M. John

l'époque où se produisait pour la première fois l'idée d'une voie souterraine entre les deux pays, un tel projet devait paraître bien chimérique; il en eût été de même, à plus forte raison, du pont suspendu dans les airs. Aujourd'hui, les ouvrages colossaux nécessités par la construction des chemins de fer nous ont familiarisés avec les propositions les plus audacieuses. Avouons cependant qu'il serait un peu téméraire de s'appuyer sur des hypothèses de ce genre pour promettre aux *railways* anglais des destinées internationales.

Aux États-Unis, dont nous parlons toujours comme d'une seule et même nation, les chemins de fer n'ont rien de commun, sous le rapport qui nous occupe en ce moment, avec les lignes anglaises. Sans doute, il n'y a pas non plus pour eux, dans le sens ordinaire du mot, de relations internationales; l'aspect des choses n'est pas modifié d'une manière sensible par les raccordements établis du côté du nord avec les voies ferrées du Canada; il ne le serait pas davantage par les soudures qui deviendraient possibles du côté du sud le jour, encore entouré de ténèbres, où le Mexique serait en mesure de construire des chemins de fer. Mais les État-Unis ne sont pas clos comme le sont les Iles Britanniques; ils occupent une assez large portion d'un continent pour ne point sentir le voisinage des frontières. Faisons remarquer en outre, d'une manière plus générale, que les chemins de fer ne se présentent pas en Amérique avec les mêmes caractères qu'en Europe. Résultant dans notre vieux monde des travaux et des découvertes de plusieurs siècles, fruits d'une civilisation dès longtemps mûrie, ils viennent aider les peuples à transformer les antiques bases de leur existence

Lemoinne. — On trouve quelques détails sur le pont de M. Boyd dans une note insérée au *Moniteur* du 6 avril 1858.

sociale. En Amérique, au contraire, nous les voyons s'installer dans un monde entièrement neuf, où les accompagnent de prime abord tous les engins, toutes les ressources de l'industrie moderne. Nous les voyons aux mains d'une société à peine formée d'hier, qui s'en saisit tout de suite pour les diverses expériences qu'elle entreprend, soit dans l'ordre des conquêtes matérielles, soit dans l'ordre de ces grands problèmes sociaux qui ont tant agité l'esprit humain depuis la première heure. Il est évident même que ce sont les chemins de fer futurs qui se réaliseront dans les conditions les plus inattendues et les plus nouvelles.

Transporté sur un sol lointain, le rameau détaché de la souche européenne obéit là-bas, dans son développement, à des lois toutes particulières. La terre où il a pris racine lui fournit une séve inépuisable qui, malgré les déchirements politiques actuels, ne semble pas devoir perdre sitôt son énergie primitive. Doué d'une aptitude singulière pour refouler le désert devant lui, le peuple américain est investi d'une mission évidente pour conquérir à la civilisation les domaines où régnaient la solitude et la vie sauvage. Qu'il forme une ou plusieurs confédérations, on pourra dire longtemps, en songeant à son origine, en le considérant comme le représentant de la pensée européenne. qu'il est seul en face de cette grande tâche. L'inconnu, un immense inconnu sollicite son ardeur; le *far west* est toujours là, avec ses tentations, avec ses mystères. De ce côté, l'œuvre, à peine interrompue à certains moments par des crises économiques, n'a pas cessé d'avancer, et d'avancer d'un pas ferme et régulier. Chaque progrès accompli a été le signal d'un progrès nouveau. A voir les projets qui ont surgi dans les dernières années, de 1854 à 1860 par exemple, en dépit de

sérieuses difficultés industrielles et commerciales, on croirait que le peuple américain s'imagine n'avoir encore rien fait.

Les Américains on mis la main à une opération colossale, qui dépasse toutes celles que nous avions vues se produire chez eux, et à laquelle nous avons déjà fait allusion. Il ne s'agit plus seulement de poser des rails le long des côtes de l'océan Atlantique ou à travers la vallée du Mississipi ; il ne s'agit plus même d'escalader la chaîne des Alleghanys ou les Montagnes-Blanches : ce qu'on veut établir, ce qu'on travaille à établir, c'est une voie ferrée ininterrompue entre les deux océans, une voie qui permette de se rendre de Boston, de New-York, de Philadelphie, de toutes les villes du bassin de l'Atlantique, à travers les immenses déserts de l'ouest, à travers les Montagnes-Rocheuses, jusqu'aux embouchures du Sacramento et de la Colombie, sur les rivages de l'océan Pacifique. Une telle œuvre ne confond-elle pas l'imagination la plus hardie? L'espace à parcourir était de 4,800 kilomètres, et, en se plaçant aux points où aboutissent les chemins de fer du côté de l'ouest, il est encore d'environ 3,000 kilomètres ! Cette entreprise aurait pour effet non-seulement de faciliter les relations des contrées orientales de la confédération avec la Californie, mais aussi de s'emparer un jour d'un important transit, en offrant au commerce européen la voie la plus courte, dans l'état présent des choses, pour gagner le Céleste-Empire.

C'est en cherchant, comme on sait, du côté de l'ouest, une route vers les rivages asiatiques que Christophe Colomb alla se heurter au continent américain. Longtemps même après lui on se plut à croire que cette terre ne formait pas une muraille continue, et qu'il devait se

trouver quelque part une ouverture conduisant d'un océan à l'autre. Vain espoir ! au sud, il fallut descendre, pour rencontrer un passage, jusqu'au détroit de Magellan ou au cap Horn, tandis qu'au nord on dut s'arrêter devant des glaces éternelles. Un intrépide explorateur français, Robert Cavelier de La Salle, avait eu le premier l'idée de l'établissement d'une voie intérieure pour relier les deux mers de l'est à l'ouest. Les Américains, qui connaissent mieux que nous les recherches accomplies au XVII^e^ siècle par notre compatriote, ont souvent cité avec éloge les passages de dépêches où il exprime l'opinion qu'en remontant le Missisipi jusqu'à ses sources, on pourrait se trouver à portée des rivières qui versent leurs eaux dans l'océan Pacifique [1]. Quoique cette espérance dût être déçue, La Salle n'en avait pas moins énoncé là l'idée même que nous voyons fermenter aujourd'hui, sous une autre forme, au sein du peuple américain.

Plus tard, et durant de longues années, le monde, détournant ses regards des solitudes du continent, réputées infranchissables, concentra son attention sur la langue de terre qui unit au fond du golfe mexicain les deux vastes feuillets de l'Amérique. Le percement de l'isthme de Panama fut le rêve de plusieurs générations d'hommes, puis l'établissement d'un chemin de fer sur le même point devint l'objet d'une préoccupation générale; mais cette dernière œuvre, courageusement attaquée, n'était pas encore parvenue à son terme, la dernière sec-

1. Voyez l'ouvrage intitulé *On the Discovery of the Mississipi*, par M. Thomas Falconer, et un autre écrit, *Life of La Salle*, par M. Sparks. — Nous avons nous-même publié dans la *Revue des Deux Mondes*, 1^er^ février 1846, une note sur les hardis travaux et sur la fin lamentable de ce pionnier de la civilisation au XVII^e^ siècle.

tion du *railway* n'était pas encore ouverte, que déjà cette route si longtemps désirée ne répondait plus aux vœux des Américains. Les États-Unis ambitionnent d'avoir une ligne ferrée sur leur propre territoire, une ligne qui aboutisse à ces pays nouveaux où des découvertes imprévues appellent des flots de population, et auxquels semble réservé un rôle de plus en plus considérable dans le mouvement économique du monde.

Le trajet par mer, même raccourci grâce au *railway* de Panama, semble trop long d'ailleurs à l'impatience américaine. De hardis et avides pionniers, marchant vers la Californie, avaient réussi à gagner par terre, en caravanes plus ou moins nombreuses, à travers des solitudes de l'aspect le plus sauvage et des périls sans nom, les Montagnes-Rocheuses et les côtes du Pacifique. Ces excursions avaient puissamment contribué à répandre et à fortifier dans l'esprit public l'idée d'un chemin de fer central. En attendant, on avait réussi un moment, en 1858, à faire parcourir en 24 jours par une sorte de voiture la distance entière entre Saint-Louis et San-Francisco. On a aujourd'hui un service de courriers à cheval qui transportent les dépêches en une dizaine de jours au milieu de mille dangers. Mais ces expédients ne font que surexciter les imaginations. Il a surgi de tous côtés des plans de chemins de fer. De courageuses explorations ont été accomplies. Des prétentions rivales se sont produites entre les états placés sur la longue ligne qui s'en va du lac Michigan au golfe du Mexique. Aussi les directions les plus diverses ont-elles été proposées. Ici, on voulait prendre par le nord et partir du lac Michigan, pour gagner l'embouchure de la Colombie, en construisant un embranchement sur San-Francisco ; là, on fixait au contraire le point de départ à l'extrémité méridionale des

États-Unis, sur le golfe du Mexique, à l'ouest du Mississipi, dans un des ports du Texas, pour remonter ensuite le long des frontières mexicaines; un autre projet plaçait la tête de la ligne sur les bords du Mississipi, à Memphis, dans le Tennessee, entre l'embouchure de l'Ohio et celle de la Rivière-Rouge; mais au lieu d'aller aboutir aux contrées célèbres du Sacramento, il s'arrêtait au port de San-Diego, sur les confins des deux Californies, après s'être avancé vers le Rio-Colorado, par le nord du Texas. Les deux derniers plans avaient un tort grave aux yeux d'un peuple jaloux de ses voisins, comme le peuple de la confédération; ils avaient le tort de paraître aussi avantageux au Mexique qu'aux États-Unis. Ils pouvaient soulever sous le rapport topographique des objections plus sérieuses; mais ils se trouvent pour le moment hors de cause par suite de la lutte engagée entre les états du nord et les états du midi. Quant aux lignes de l'extrême nord, elles auront toujours contre elles le climat qui les rendrait impraticables durant une partie de l'année [1]. On a déjà vu sur les *railways* actuels des états du nord-ouest des accidents singuliers se produire l'hiver. Des convois ont été retenus captifs par les neiges, durant des journées entières, loin de tout moyen de secours.

Depuis l'origine, malgré la passagère attention qu'excitait tel ou tel projet, on peut dire que la préférence

1. A défaut d'autres objections, celle-ci suffirait contre un projet dont il avait été parlé un moment en Angleterre, celui d'un chemin de fer du Canada au Pacifique. Ajoutons que pour une aussi colossale entreprise, ce n'est pas trop de toute l'énergie d'un grand peuple stimulée par un intérêt direct. Or, cet intérêt direct n'existe point pour l'Angleterre, qui tirera presque autant d'avantages d'une ligne exécutée à travers les États-Unis que d'une ligne partant de ses possessions dans le nord de l'Amérique.

des Américains s'est toujours attachée à celui des plans qui aborde le plus résolûment la difficulté, et qui suit la ligne la plus directe et la plus centrale. Le point de départ est placé près du confluent du Missouri et du Mississipi, à cette ville de Saint-Louis, dont la position avait été si admirablement choisie par les missionnaires de la compagnie de Jésus. De Saint-Louis, le chemin doit gagner San-Francisco; il doit avoir un embranchement sur la rivière Colombie. On y a déjà travaillé; le service est installé, sur un certain espace, au delà de Jefferson-City. Les travaux se poursuivent dans toute la largeur de l'état du Missouri. On touchera bientôt au territoire des tribus indiennes. Là commencent les sérieuses difficultés, qu'accroîtra encore plus loin la stérilité complète du vaste espace désigné sous le nom de *grandes plaines d'Amérique*. Puis il faudra s'ouvrir passage à travers les Montagnes-Rocheuses. Il se trouve des incrédules, même aux États-Unis, qui traitent de chimérique ce projet de conquête dirigée à travers l'inconnu. Les obstacles, il est vrai, ne manqueront pas : de quelque côté qu'on se tourne, on éprouvera des retards, on essuiera des mécomptes et des pertes; mais l'œuvre doit-elle être réputée impossible? N'est-ce pas le sort de toutes les choses difficiles et nouvelles d'être d'abord traitées d'impraticables? Les chemins de fer en seraient au besoin une preuve éclatante. Les Américains du nord ont d'ailleurs réalisé bien d'autres desseins jugés chimériques; celui dont il s'agit ne nous paraît plus qu'une affaire de temps. Une cause de retard plus difficile à surmonter que la désolation du grand désert américain, que les escarpements des Monts-Rocheux, ce serait une longue guerre intestine, qui consumerait les plus sûres ressources et les meilleures forces du pays. Plaise à Dieu que la lutte

actuelle ait un terme prochain ! Mais quelle qu'en soit la durée, et quelle qu'en soit l'issue, on peut, nous le croyons, s'en fier à l'énergie de la race qui a pris possession de ces contrées : elle n'abandonnera point l'œuvre entreprise; elle s'est trop avancée pour cela. Ni l'*Yankee* ni la locomotive ne cesseront désormais de tendre vers le but indiqué; un peu plus tôt ou un peu plus tard, ils finiront par l'atteindre. La machine à vapeur qui traîne aujourd'hui à la remorque les rails sur lesquels elle roulera demain, et qui gagne ainsi un terrain qu'elle ne peut plus perdre, atteint chaque jour des points jugés d'abord inaccessibles.

Jamais, on peut le dire, le caractère des Américains du nord ne s'était montré plus à nu que dans cette audacieuse opération. Voilà bien du reste comment ils ont toujours procédé! Voilà bien comment ils se sont emparés aussi vite de territoires presque sans bornes! Ce qu'ils appellent le Grand-Ouest, *the Great West*, n'échappera point à leurs bras. Aidés par les deux plus puissants instruments de la civilisation moderne, la locomotive et le télégraphe électrique, ils parviendront certainement à la complète domination des vastes terres que la Providence leur a données en partage. Sans doute, on verra se ramifier les voies ferrées dans la vallée du Mississipi à mesure que les flots de la population s'y porteront davantage; sans doute, on les verra s'épandre dans les états et les territoires du nord-ouest et du sud-ouest. Ce n'est là qu'une conséquence du mouvement commencé; c'est la répétition de ce qui a eu lieu déjà. L'œuvre vraiment nouvelle, les véritables chemins de fer de l'avenir, ce sont les chemins du Pacifique.

# CHAPITRE II

## LES CHEMINS DE FER DE L'AVENIR EN FRANCE

### I

**Lignes internationales. — Lignes intérieures. — Chemins stratégiques. Inductions à tirer du troisième réseau.**

A la différence des chemins anglais, nos chemins de fer voient s'ouvrir au-devant d'eux, dans l'ordre des relations internationales, les plus larges perspectives. Une notable partie des futurs développements du réseau français aura pour objet de le rattacher aux réseaux des peuples voisins. Le progrès continuel effectué dans ce sens, surtout depuis une douzaine d'années, témoigne avec éclat des tendances générales de l'époque. On n'est que juste envers la France quand on fait remarquer qu'elle avait eu de fort bonne heure l'idée du rapprochement que les chemins de fer devaient opérer entre les nations. Elle en donnait la preuve alors qu'elle traçait l'esquisse des lignes dirigées de tous côtés vers ses frontières, vers la Belgique, vers le Rhin, vers les Alpes, vers les Pyrénées. Après avoir semblé prendre un parti, elle s'était vue arrêtée, il est vrai, dans l'exécution de ces travaux, tantôt par le débordement de la spéculation, tantôt par de faux calculs imputables à l'état ou aux compagnies, et dont l'opinion publique était elle-même complice. En dépit de ces temps d'arrêt, l'étendard déployé restait toujours debout; l'idée essentielle restait toujours en possession de l'esprit public.

Deux périodes bien distinctes se dessinent dans ce grand mouvement. Si l'on veut prendre pour point de

départ non de simples projets, mais des résultats positifs, il convient d'assigner le début de la première période à l'année 1846; la seconde date de 1852. C'est en 1846 que notre ligne du Nord met Paris en relation avec Bruxelles. C'était là une première étape. On a vu plus haut les causes qui ralentirent ensuite notre action. Et pourtant, si l'on examine la carte de nos chemins de fer en 1852, au moment où s'ouvre la seconde période, si l'on jette les yeux sur les états limitrophes, on reconnaît que des éléments considérables étaient prêts dès lors pour l'union des pays de l'Europe centrale et de l'Europe occidentale. Seulement, tant que les lignes allemandes ne se joignaient pas aux lignes françaises, la situation nouvelle ne pouvait s'accuser avec son véritable caractère. En vain un premier élan avait été donné, en vain quelques obstacles avaient été franchis, on n'apercevait que de loin une lueur poindre à l'horizon. Tout en indiquant une tendance, les faits accomplis ne suffisaient pas pour en déterminer la portée future. Il restait à compléter les ressorts essentiels du vaste mécanisme; il restait à en opérer l'assemblage. De plus, à l'origine, l'élan vers le dehors avait procédé d'impulsions vagues, pour ainsi dire instinctives, et n'avait produit que des œuvres partielles. La vue était loin d'embrasser en Europe ces longues lignes qui apparaissent aujourd'hui avec une destination si bien marquée.

Durant la période commençant en 1852, la pensée qui pousse les peuples éclate au grand jour. On marche au but avec une résolution réfléchie et une persévérance invariable. Tandis que s'ouvrait alors pour la France une phase de rapides développements, les autres pays se montrent ambitieux de suivre la même impulsion. Le mouvement est devenu tellement irrésistible, qu'il n'est

pas même suspendu par la guerre d'Orient. Il répond si bien aux aspirations intimes du siècle, qu'il triomphe des appréhensions suscitées par cette lutte qui pouvait embraser le monde, mais que la France a su terminer à l'heure indiquée par sa politique. Non-seulement l'œuvre ne s'arrête pas, elle gagne encore du terrain. N'est-ce pas au commencement de 1855, n'est-ce pas au plus fort des hostilités que l'empereur d'Autriche concède à la compagnie austro-française mentionnée plus haut, le groupe des chemins dont la ligne principale, passant par Pesth, en Hongrie, s'en va toucher au Bas-Danube, sur les frontières de l'empire ottoman? N'est-ce pas dans le même temps qu'on travaille à rapprocher Vienne de Paris au moyen des compléments de lignes entrepris par l'Autriche et par la Bavière, de Vienne et de Munich vers Salzbourg, et qui ont mis les deux capitales à trente heures l'une de l'autre? Mêmes tendances vers le nord de l'Allemagne, qui se voit alors rapproché de la France par la ligne directe de Paris vers Liége, Aix-la-Chapelle et Cologne. Durant cette deuxième période, l'action n'est plus seulement propre à certains pays; ce n'est pas la France, l'Allemagne ou la Belgique qui remplit la scène. Toutefois, la France semble investie d'un rôle prépondérant; elle fournit un principe de vie au mouvement qui se manifeste. Sans l'initiative prise par elle, beaucoup d'élans ne se seraient pas produits à l'extérieur; à son exemple, on se met à l'œuvre de tous côtés. Les états allemands restent fidèles à l'esprit qui les avait animés dès le début. Des entreprises se fondent dans les pays mêmes où la construction des chemins de fer était très-peu avancée, si elle n'était absolument nulle. Partout, en frayant son propre sol, on proclame l'intention d'aboutir au territoire étranger.

Cependant, toutes les routes construites ou projetées n'ont pas une égale utilité pour les rapports internationaux. Dans chaque pays, certaines voies méritent plus particulièrement la qualification d'européennes. En France, toutes les grandes lignes sont, à dire vrai, des lignes internationales; si quelques-unes, comme celles de l'ouest, s'en vont aboutir loin de nos frontières de terre, elles n'en sont pas moins les prolongements des artères principales de l'Europe. Ceux de nos chemins qui se lient directement aux chemins des états limitrophes, rempliront toutefois une fonction plus accentuée dans les relations de peuple à peuple : tels les chemins descendant, par des directions différentes, vers les Pyrénées et qui sont destinés au transit de la péninsule ibérique, tels les chemins du Nord et de l'Est, ceux de Paris à Lyon et à Genève, de Lyon à la Méditerranée, qui nous relient à la Belgique, à la Hollande, à l'Allemagne, à la Suisse et à l'Italie. Durant ces dernières années, les points de contact se sont multipliés, à peu près dans toutes ces directions. Ainsi au nord et à l'est, les réseaux de deux grandes compagnies françaises tiennent par des soudures multiples aux chemins de la Belgique, de l'Allemagne. Le pont de Cologne d'un côté, celui de Kehl de l'autre, ont permis d'accélérer les communications avec l'Allemagne septentrionale et avec l'Allemagne centrale. Des rameaux dépendant de la compagnie de l'Est et de la compagnie de Lyon unie au chemin de Genève, atteignent de plusieurs côtés le territoire de la Suisse. La vallée du Rhin, la vallée du Rhône et, entre les deux, la vallée de la Reuss, ont chacune, aujourd'hui, leur chemin international. Le Jura s'est ouvert devant la voie ferrée, grâce à des ouvrages gigantesques comme ceux qu'avait dû exécuter la compagnie de Genève, et que la compagnie helvé-

tique du Franco-Suisse, aidée par la compagnie de Paris à Lyon, a dû imiter et même dépasser. L'Italie se voit en même temps attaquée sur divers points. Elle l'est au Mont-Cenis ou, pour parler plus exactement, à une vingtaine de kilomètres à l'ouest de cette montagne, par la compagnie italienne du Victor-Emmanuel dont la concession primitive se prolonge, à travers le département de la Savoie, jusque sur la rive droite du Rhône. Elle l'est à l'extrémité méridionale de la France par la ligne de Toulon à Nice, destinée à gagner la frontière. Enfin, la compagnie de la ligne d'Italie — dont nous citerons le fâcheux état en parlant du réseau de la Suisse où elle a la plus grande partie de son tracé, mais qui doit emprunter le territoire français sur la rive méridionale du lac Leman, — cherche à pénétrer dans la Péninsule par la vallée du haut Rhône et le Simplon[1]. Ainsi, du côté de l'est, sur cette longue ligne de frontières qui s'étend de la mer du Nord à la mer Méditerranée, nos chemins de fer se relient avec les pays les plus industrieux de l'Europe et avec ceux où les grandioses aspects de la nature et le génie des arts appellent un flot incessant de voyageurs. Un travail analogue se prononce au midi, du côté de la péninsule ibérique dont les lignes promettent à nos lignes méridionales de si utiles affluents. Deux ouvertures, l'une à l'est et l'autre à l'ouest, serviront, en attendant d'autres issues, à réunir, en dépit de la muraille pyrénéenne, les voies ferrées de la France à celles de l'Espagne.

On peut juger maintenant si nous avions raison de signaler tout à l'heure l'initiative si résolûment prise par

1. On a parlé d'une autre trouée par le Mont-Genèvre sur un chemin partant de Gap et continuant la ligne d'Avignon à Gap. *V.* un discours de M. Faure, *Moniteur*, 25 juin 1861.

notre pays. La France ne fait, du reste, que poursuivre sa mission historique en provoquant les arrangements propres à faciliter, par le rapprochement des peuples entre eux, les progrès de la civilisation générale. Des conventions sont intervenues déjà avec la Belgique, avec le grand-duché de Luxembourg, avec la Prusse, avec la Bavière, avec le grand-duché de Bade, avec l'Italie, pour la construction ou l'exploitation des chemins internationaux. Les intentions libérales, l'esprit d'accommodement et de bon voisinage que le gouvernement français porte dans les négociations de ce genre, aideront l'Europe continentale à atteindre le but qu'assignent les besoins du temps aux efforts de l'avenir.

Quant à notre réseau intérieur, il n'est pas difficile non plus de reconnaître les idées qui doivent en régler le développement. On trouverait au besoin des indications très-nettes à ce sujet dans la discussion si intéressante, quoique trop précipitée, relative au troisième réseau, qui a rempli les derniers jours de la session du corps égislatif en 1861. On y voit que deux considérations influent principalement sur le choix des nouveaux chemins. D'une part, il s'agit de procurer satisfaction aux intérêts locaux. Après avoir construit les grandes lignes destinées à rattacher au centre les points principaux du pays, après avoir même établi entre ces lignes divers raccordements qui importaient à la circulation générale, on se propose d'étendre le bénéfice des voies ferrées à des districts encore éloignés de leur parcours, en consultant l'état et les besoins relatifs des diverses localités. D'autre part, on se préoccupe de satisfaire à des exigences stratégiques, appropriées à toute éventualité concernant la défense du territoire national.

Pour parler d'abord de cette dernière considération, on

s'aperçoit bien vite de la place qu'elle occupe. Le rapporteur de la commission le constate dans son travail[1]. La discussion est remplie d'observations qui s'y rattachent. Dans la longue série d'amendements que le projet de loi avait fait naître, on ne manque presque jamais de mettre en avant, comme étant d'un grand poids, des raisons tirées de ce même intérêt. Préoccupation bien légitime ! quelle que soit en effet la confiance qu'on puisse raisonnablement avoir dans les garanties que les voies ferrées en développant, en transformant les rapports internationaux, sont appelées à fournir pour le maintien de la paix générale, on ne saurait se faire à ce point illusion sur la nature humaine que d'attendre un état d'universelle et d'inaltérable harmonie. Certes, les chances de guerre ont diminué, elles diminueront de plus en plus; elles ne sauraient être absolument anéanties. La création des chemins stratégiques soulève donc simplement une question de fait, disons mieux, une question de mesure. Autant il y aurait imprudence à rester désarmé, autant il y aurait faux calcul à laisser l'élément militaire prédominer dans la distribution des voies futures. Les sacrifices inutiles en ce sens-là impliqueraient une regrettable déperdition de force.

Quant aux considérations d'intérêt local invoquées à l'appui de tel ou tel chemin, elles se rattachent tantôt au développement de l'agriculture, tantôt au développement de l'industrie ou à celui du commerce. Mais elles aboutissent toujours à ce but, faciliter les transports, ce qui est en définitive créer le suprême mobile des transactions économiques. Dès qu'un chemin de fer forme ainsi un élément de prospérité, on ne saurait s'étonner

1. Rapport de M. Alf. Le Roux, *Moniteur*, 29 juin 1861.

que les districts et les villes mettent tant d'ardeur dans leurs sollicitations. Loin de se plaindre de voir surgir les prétentions rivales, il faut s'en féliciter; cette animation témoigne d'un besoin d'activité qui se lie intimement à l'intérêt général. De même qu'il n'y a pas un brin d'herbe dans la forêt qui n'aspire à recevoir sa part de soleil, de même il n'y a pas un village dans le pays qui n'ambitionne de se mêler à ce courant de vie dont les chemins de fer sont le principe. Il appartient ensuite au pouvoir central de juger les situations relatives; il lui appartient de faire un choix, d'établir un ordre.

Comme il ne s'agit plus des grandes lignes nationales, mais bien des chemins destinés à desservir des intérêts locaux, l'esprit de localité a tout à fait ici sa raison d'être. Lorsque, dans la discussion du troisième réseau, les députés venaient réclamer chacun sa route ferrée, ils étaient donc parfaitement dans leur rôle. Du reste point d'assimilation possible entre la situation en 1861 et la situation à des époques antérieures, par exemple en 1842, alors que le débat portait sur les principales arêtes du réseau, et concernait la France tout entière. En 1861, la parole appartenait naturellement, je le répète, à l'intérêt local. Bien qu'au moment de la session où l'on était parvenu, quand l'heure de la clôture était sur le point de sonner, tout amendement dût être réputé impossible, la discussion n'a pas été oiseuse : elle a tenu lieu d'une enquête; elle a fourni d'utiles indications pour les accroissements ultérieurs. C'est pour cela qu'elle nous a paru se rattacher plus encore à l'avenir qu'au présent[1].

1. Le projet qui devint la loi du 2 juillet 1861 s'applique à 25 lignes de longueurs très-diverses, composant en tout 1,325 nouveaux kilomètres, et devant entraîner une dépense évaluée à 367,300,000 fr. Les

En dehors des circonstances tenant à l'intérêt local proprement dit qu'elle servit à élucider, la délibération devant le corps législatif eut encore cet avantage de montrer qu'il peut aussi se rencontrer parfois des raisons de circonstance, propres à militer en faveur de telle ou telle résolution. A ce point de vue, on invoqua le traité de commerce avec l'Angleterre. Le rapport de la commission avait dit : « Nous ne devons pas oublier qu'un des corollaires indispensables du traité de commerce, c'est la mise à la portée de l'industrie des matières premières, du combustible, et le transport facile et économique de ses produits..... Partant des faits accomplis, nous ne saurions trop rapprocher du moment de l'exécution de ce traité la réalisation de cette partie des secours si nécessaires à notre industrie [1]. »

La même idée revint plus d'une fois dans le débat. Un député de l'ouest qui proposait d'unir Cherbourg à Bordeaux au moyen d'un chemin transversal passant par Laval, Chateaubriant, Niort et Nantes, après avoir énoncé divers motifs économiques, ajoutait : « Nous sommes un groupe industriel atteint par le traité de commerce, et par conséquent ayant droit à être doté de voies de transport pour résister à la concurrence étrangère [2]. » De même un député du Nord s'appuyait sur les exigences que la réforme économique entraînait dans ce grand et

amendements avaient dépassé le chiffre de trente; ils embrassaient 2,666 nouveaux kilomètres, et ils auraient coûté, d'après une évaluation produite par M. de Franqueville, 830 millions. — Voyez, pour le côté général de la discussion, les discours de MM. Aug. Chevalier, de Franqueville, de Parieu, et quelques observations de M. Eug. Schneider, auxquelles nous avons déjà fait allusion, même volume, p. 65. *Moniteur* des 25 et 26 juin 1861.

1. *Moniteur*, 29 juin. — M. A. Le Roux, rapporteur.

2. M. Thoinnet de la Turmélière, *Moniteur*, 25 juin.

industrieux département, pour exprimer le regret, d'ailleurs si légitime, que le projet de loi n'eût pas compris une section du chemin direct de Lille à Strasbourg [1].

On voit qu'aussi bien pour les raisons permanentes que pour les motifs accidentels, la discussion avait réellement mis en relief les considérations qui seraient susceptibles d'influer sur la future expansion de nos voies ferrées. Est-il permis de se demander aujourd'hui après les décisions qui, comme on l'a vu, portent le réseau à environ 20,000 kilomètres, quels paraissent être encore les besoins du pays ? Les évaluations de ce genre sont nécessairement toujours un peu arbitraires. Il ne saurait exister une formule précise. Qu'il y ait pourtant une certaine limite où dans une situation donnée, la sagesse commande à une génération de savoir s'arrêter, c'est évident. Eh bien, si l'on consulte l'ensemble des éléments recueillis, on est porté à fixer la limite entre 25,000 et 28,000 kilomètres. Hâtons-nous de le dire : si plein d'ardeur que soit l'esprit de notre temps, il importe qu'il sache ménager et coordonner ses efforts. La pensée peut franchir d'un bond la plus vaste carrière, on le conçoit; mais si la réalisation n'est pas rigoureusement appropriée aux ressources effectives, elle rend les crises financières et industrielles absolument inévitables.

1. M. Plichon, *Moniteur*, 26 juin.

## II

**Exécution des futurs chemins de fer. — Système de crédit; obligations trentenaires.**

Quel sera le mode suivi dans les développements du réseau national ? A l'aide de quel système de crédit réunira-t-on les fonds nécessaires ? On a vu dans un précédent chapitre comment la construction des chemins de fer de l'avenir en France se ressentirait, sous le rapport des charges incombant au trésor, du contre-coup des transactions de 1857 et de 1859. Il est devenu impossible pour le moment de songer à déléguer aux compagnies actuelles l'exécution du troisième réseau, en se bornant à leur allouer quelques subventions pour certaines lignes exceptionnelles. On ne peut plus invoquer ce mode de compensation entre toutes les parties d'un même groupe qui résultait des prévoyantes combinaisons de 1852 et des années suivantes. Aussi est-on revenu dès l'abord aux lois du 11 juin 1842 et du 19 juillet 1845, qui permettent de laisser en fin de compte à la charge de l'état plus de la moitié des frais d'établissement. Tout ce qu'on peut espérer, c'est que la situation sous ce rapport n'ait rien d'irrévocable. Il n'est pas impossible, en effet, que l'avenir se rapproche peu à peu de l'économie antérieure à 1857. En prenant les engagements où ils en sont aujourd'hui, l'intérêt général, l'intérêt public, et, je ne crains pas de l'ajouter, l'intérêt des grandes exploitations elles-mêmes, rendraient fort désirable que la plupart des ramifications admises ou projetées pussent être réunies à l'un ou à l'autre des groupes existants.

Quelle que doive être désormais la somme des contributions du trésor, une mesure d'économie financière adoptée à l'occasion du troisième réseau pourrait bien indiquer le système auquel désormais on aura recours. On s'est adressé à un nouvel élement : on a procédé à une émission d'obligations dites obligations trentenaires, remboursables d'année en année par voie de tirage au sort. Le principe des valeurs de cette nature avait été déposé dans la loi de finance du 23 juin 1857; mais il n'y avait pas eu, avant l'année 1861. de souscription publique. Ces obligations avaient été considérées comme un moyen de répartir en trente annuités les subventions dues aux compagnies, et cela sans déranger les cadres du budget normal. Voici comment on avait procédé : c'était la caisse des dépôts et consignations qui prenait aux compagnies les obligations du trésor au taux même de l'émission; il n'y avait guère là qu'un simple expédient de trésorerie. En agissant de cette façon, le ministre des finances s'était préoccupé, d'après les termes mêmes de l'exposé des motifs du projet de loi sur les obligations trentenaires, *des inconvénients que pouvait présenter, au point de vue du crédit, la négociation successive par fractions peu considérables de titres nouveaux, et sans trouver un marché déjà établi de valeurs semblables* [1]. Grâce à ce système, on était arrivé à un chiffre d'à peu près 100 millions de francs, que les ressources de la caisse des dépôts et consignations ne permettaient guère de dépasser. Il convenait d'ailleurs de sortir du provisoire, et de consacrer ou de répudier le nouveau mode.

On ne pouvait recourir au budget ordinaire où l'équilibre n'était pas encore réellement assuré. « Quand il

1. *Moniteur,* 3 juillet 1861.

s'agit d'exécuter des chemins de fer, disait M. Magne, dans la discussion du budget pour l'exercice 1862, je ne sache pas qu'il soit venu à la pensée de personne d'exiger que cette dépense productive, qui enrichira l'avenir, soit faite tout entière aux dépens du présent [1]. » Maxime inattaquable mais seulement dans les termes mêmes où elle était formulée, c'est-à-dire avec la restriction résultant de ces mots *tout entière*. Qu'en effet, l'avenir soit associé à la dépense, rien de plus équitable, pourvu que certaines bornes ne soient pas franchies. La limitation est ici un principe élémentaire du crédit, principe bon à rappeler, car, suivant une remarque faite par M. Gouin, dans la même discussion, *il serait facile à l'aide de la loi de* 1857 *d'aller trop loin*. C'est un fait d'observation très-générale, aussi bien dans la sphère des intérêts privés, que dans la sphère des intérêts publics, que les charges auxquelles on s'assujettit le plus facilement, ce sont celles dont le poids ne doit retomber que sur l'avenir.

Avec les obligations trentenaires le gouvernement se trouve en possession d'un nouveau titre d'une émission facile [2]. Au lieu d'employer cette forme pour solliciter le crédit, aurait-il dû plutôt s'en tenir au type ordinaire, à l'inscription de rentes perpétuelles sur le grand-livre? La question a été débattue; j'avoue qu'en thèse générale l'unité de titres s'accorde mieux que la diversité avec les principes de l'économie politique. Toutefois il serait rigoureux, il serait peu pratique, de s'interdire en pareil cas la faculté de prendre conseil des circonstances. Obligations trentenaires, ou rentes sur le grand livre, il y a toujours emprunt, c'est chose reconnue : emprunt à terme

1. *Moniteur*, 8 juin 1861.
2. Loi du 29 juin 1861.

dans un cas, à titre perpétuel dans l'autre; mais si dans l'application aux chemins de fer, l'un des deux modes devait réagir d'une manière moins sensible sur le jeu du crédit public, c'était à coup sûr celui-là qu'il fallait préférer. Or, nul doute que l'extension du principe déposé dans la loi de 1857, l'application à une destination spéciale d'un titre avec lequel le public était déjà familiarisé par des émissions analogues faites au nom des compagnies, ne s'appropriât à merveille aux exigences du moment. Aucune influence fâcheuse n'en pouvait résulter; on s'épargnait les oscillations que la création de rentes perpétuelles provoque toujours sur le marché des valeurs [1].

En résumé, les considérations dont il sera tenu compte pour le futur complément de notre réseau national, apparaissent dès à présent aux regards avec des présomptions si vraisemblables qu'elles semblent revêtir le caractère d'une complète certitude.

## CHAPITRE III

### LES CHEMINS DE FER DE L'AVENIR DANS LES AUTRES PAYS DE L'EUROPE.

#### I

**Europe centrale : Suisse, Hollande, Belgique, Allemagne.**

La situation qu'occupe l'Europe centrale entre les pays de l'occident d'une part, et d'autre part le grand

1. L'adhésion du public, qu'il importait de ménager, n'a pas manqué au système nouveau. La première application de la loi du 29 juin 1861, faite au mois de juillet suivant, sous le ministère de M. Forcade de la Roquette, comportait l'émission de 300,000 titres; le nombre des obligations souscrites par près de 190,000 souscripteurs a été de 4,695,413.

carré russe et les régions semi-asiatiques de la mer Noire, est singulièrement favorable à la future expansion des voies ferrées et à l'agrandissement de leur rôle international. Le centre du continent européen est un pays de transit. Sans doute, l'Europe centrale a une part des côtes océaniennes et des côtes méditerranéennes. Sur la mer du Nord elle a les ports de la Belgique et de la Hollande, et plus haut Brême et Hambourg ; sur la mer Baltique, Lubeck et les ports prussiens. Du côté du sud, sur la mer Adriatique, elle possède Trieste dont la fortune a si considérablement monté depuis un demi-siècle, qu'on a pu dire que, *dans beaucoup de questions économiques, on ne sait si Trieste est sous le vasselage de Vienne, ou Vienne sous celui de Trieste*[1]. Malgré l'importance de ces débouchés maritimes, c'est le transit par terre, c'est le transit par la voie ferrée qui agira le plus profondément dans l'avenir sur la destinée du commerce. Les chemins de fer deviendront la grande route vers les contrées orientales. C'est dans le sens de ces relations-là que le développement promet les plus féconds résultats.

Les deux pays qui n'ont pas figuré dans la phase des grandes exploitations, la Suisse et la Hollande, doivent nous occuper d'abord. En Suisse tout est encore bien nouveau. Jusqu'à ce que le réseau national ait atteint les points des frontières où il doit aboutir, l'état des choses conserve nécessairement un caractère provisoire. La configuration topographique de la Suisse avait paru au premier abord devoir opposer des obstacles presque invincibles aux nouvelles voies de communication. Il fallait qu'on apprît soit à construire des machines assez vigoureuses pour gravir de fortes pentes, soit à percer

1. M. J.-J. Baude, dans une étude sur la marine de l'Autriche, novembre 1856.

le flanc des montagnes, avant qu'on pût songer ici à des tentatives un peu systématiques. Aux difficultés venant du sol, l'organisation politique en ajoutait d'autres. L'instinct de l'indépendance locale, cet instinct si commun dans les pays de montagnes, ou pour s'exprimer d'une façon plus précise, le régime cantonal ne permettait guère de tracer un plan homogène, embrassant l'ensemble du territoire helvétique. Cependant, dès qu'il fut reconnu que les obstacles matériels pourraient être surmontés, le sens pratique qui distingue le peuple suisse sut amoindrir sinon supprimer les inconvénients qui découlaient de la constitution du pouvoir exécutif dans chaque canton. Une loi fut rendue (juillet 1852) qui laisse la concession des lignes aux localités, mais sous l'approbation du pouvoir fédéral, et qui attribue à ce dernier le droit d'intervenir dans le cas où un canton refuserait de laisser continuer un chemin de fer à travers son territoire. Les dispositions de cette loi ne pouvaient empêcher de se produire certains tiraillements entre les cantons limitrophes, ni certaines jalousies de ville à ville, qu'on a même vu se prêter à de regrettables luttes entre des influences financières. Le mouvement a fini néanmoins par se dessiner avec une certaine largeur; il a rencontré une aide très-utile dans l'intervention d'hommes dont les lumières et l'expérience avaient efficacement servi à l'expansion de nos propres chemins de fer, et qui ont concouru à former diverses compagnies helvétiques, en vue de relier le sol de la confédération à tel ou tel réseau étranger. Grâce à ce concours, la Suisse, qui en 1854 n'exploitait encore qu'un tronçon de 25 kilomètres entre Baden et Zurich, et qui n'avait en construction que cinq ou six cents kilomètres, en est arrivée rapidement à posséder un système sillonnant tout son territoire.

L'idée des relations internationales, en amenant du dehors un efficace appui, avait donné l'essor aux entreprises de la Suisse. C'est encore cette idée-là qui est appelée à décider de l'avenir. Supposez l'Helvétie cernée par des frontières infranchissables, entourée par une autre muraille de la Chine, jamais le faisceau n'aurait pu être exécuté. Les lignes qu'il comprend sont les affluents naturels de lignes étrangères; en général, elles ne pourraient vivre isolément. C'est la singulière destinée de ce pays, qui peut être regardé comme un des plus libres de l'Europe, d'étaler à nos regards un réseau de voies ferrées plus dépendant peut-être qu'aucun autre de celui des nations voisines. Mais ce genre de dépendance, loin d'être l'assujettissement, devient au contraire, par les rapports internationaux qui en naissent et par la neutralité que ces rapports impliquent, une puissante garantie d'indépendance.

L'exécution des lignes a été partout confiée à l'industrie particulière; il n'avait été question qu'un moment, et dans quelques cantons, de mettre la construction aux frais du trésor cantonal. Quant à la confédération, elle n'a pas donné aux compagnies d'autres encouragements que ceux qui pouvaient résulter d'adoucissements en matière de tarifs pour l'introduction de divers objets nécessaires soit aux travaux, soit à l'exploitation. Un trait qui n'étonnera personne a marqué pour la Suisse la première phase des chemins de fer, à savoir, l'éparpillement des lignes entre un grand nombre de mains. Heureusement il est intervenu quelques fusions qu'il serait fort désirable de voir se multiplier. Des faits particuliers bien significatifs, tels les tristes déchirements de la compagnie de la ligne d'Italie, la faillite de la compagnie du Jura industriel, doivent servir à faire comprendre dans la

phase nouvelle que va marquer l'achèvement du réseau, les avantages économiques de la concentration. Au lieu de huit ou dix compagnies le territoire helvétique ne devrait, ce nous semble, en compter que deux ou trois tout au plus.

Quand de cette région montagneuse on passe dans les plaines de la Hollande à demi noyée sous les eaux, on ne s'attend nullement à trouver de la similitude. Il y a pourtant un point de ressemblance qui frappe tout de suite : la Hollande n'avait pas paru devoir non plus, à raison de la configuration de son territoire, se prêter aisément à l'application sur une grande échelle du nouveau système de transport. Ce n'étaient plus les montagnes qui faisaient obstacle, c'étaient les bras de mer, c'étaient les canaux ouverts de toutes parts à la navigation. Mais non content des ressources spéciales que la nature lui avait départies, le peuple batave, après s'en être tenu d'abord à deux lignes ferrées, celle du Rhin et celle d'Amsterdam à la Haye et Rotterdam, a formé le plan d'un véritable réseau. Certes, la Hollande est assez riche, grâce à son commerce, à son amour du travail, à son génie des affaires, pour subvenir aux dépenses de cette vaste transformation. Les tracés admis déjà, et dont l'exécution appartient à l'avenir, embrassent, non compris quelques concessions antérieures, treize lignes dites de première classe, et six lignes dites de deuxième classe, formant en tout 1,500 kilomètres environ. Après de vives discussions entre les principales cités sur la direction des lignes, après un débat fort animé dans la seconde Chambre du royaume, débat qui avait mis en émoi durant quelque temps l'impassible bourse d'Amsterdam, le système de l'exécution par l'état a prévalu sur le système de l'exécution par les compagnies. Il

ne s'agit bien entendu que de la construction; l'avenir est réservé quant à l'exploitation. L'esprit public est ici trop rompu à la pratique des affaires pour avoir permis qu'on s'interdît tout d'abord la faculté de confier l'exploitation à l'industrie privée; si l'industrie doit paraître quelque part naturellement indiquée pour une semblable tâche, c'est surtout dans un pays où les hommes habitués à la conduite d'importantes opérations commerciales figurent en grand nombre. Reconnaissons du reste que la Hollande était dans des conditions singulièrement favorables à l'intervention directe du trésor dans les frais d'établissement. Là, en effet, contrairement à ce qui arrive en tant d'autres états de l'Europe, le chiffre des recettes annuelles dépasse celui des dépenses.

Les chemins de fer des Pays-Bas paraissent d'ailleurs destinés à vivre avec les ressources qu'ils rencontreront à l'intérieur. C'est là, du moins pour la plupart, la condition la plus probable. Dépendant de l'Europe centrale, mais isolée à l'une des extrémités de ce groupe, la Hollande se trouve un peu en dehors du grand courant de la circulation européenne. On voit que de singulières circonstances prêteront un intérêt particulier à l'épreuve entreprise par le peuple batave. Le système de l'exécution par l'état rendu prédominant, le rôle tout à fait secondaire des relations internationales, la juxtaposition presque constante des deux modes de transport, transport par eau, transport par route ferrée, voilà des traits essentiels à noter si l'on veut posséder une idée exacte soit de l'économie actuelle des chemins hollandais, soit des perspectives d'avenir qui leur sont ouvertes.

La situation d'une partie au moins des lignes de la Belgique tranche fortement avec celle des chemins bataves. La Belgique est mieux placée que la Hollande pour

avoir, grâce aux chemins de fer, des communications de plus en plus actives avec les pays qui la touchent. Elle était dès lors bien plus visiblement obligée de souder ses lignes à celles des réseaux voisins. Cette nécessité-là, elle l'avait, ainsi qu'on l'a dit, comprise de fort bonne heure. Comme elle avait su adopter de prime abord une allure décidée, comme la configuration de son territoire lui rendait la tâche facile, elle avait même été prête avant tout autre pays pour les rapports internationaux. Elle fournit son contingent au faisceau des lignes européennes. Un rôle important appartient au chemin à demi français de Quiévrain à Bruxelles, à celui d'Erquelines à Namur et à Liége qui se dirige vers la Prusse et le nord de l'Europe. La mission de l'avenir consistera de plus en plus à favoriser l'expansion de ces tendances auxquelles l'esprit public est instinctivement favorable. On en a eu la preuve dans les manifestations qui ont éclaté, il y a quelques années, lorsque le roi Léopold I^er^ s'est rendu à Arlon pour inaugurer la jonction du réseau luxembourgeois avec le réseau belge. Aux développements dirigés vers le dehors se joindront à l'intérieur diverses ramifications en vue de favoriser l'industrie nationale si vivace de sa nature. Les charbonnages de Mons et de Charleroi, l'armurerie de Liége, la draperie de Verviers, les raffineries d'Anvers, les filatures de Gand et de Malines, les tissages de Courtray, les fabrications métallurgiques de la province de Liége, voilà, à côté de cent autres, des éléments industriels qui peuvent exiger des embranchements ou prolongements. En général cependant on peut dire de la Belgique, sous le rapport de l'œuvre envisagée à l'intérieur, que sa tâche est pour ainsi dire arrivée à son terme; les futures entreprises ne comportent plus d'initiatives bien hardies.

Qu'ici comme en Suisse les forces se concentrent, que les relations avec le dehors se multiplient, voilà ce que l'examen de la situation économique conduit surtout à demander pour l'avenir.

Cette conclusion peut s'appliquer à l'Allemagne. En fait d'unité, malgré des efforts qui n'ont pas été stériles, le besoin y est encore plus frappant qu'en Belgique; il y est aussi plus difficile à satisfaire. L'Allemagne du nord et l'Allemagne centrale, sont, il est vrai, sous le rapport politique, l'objet d'un travail intime dans ce sens-là. Certes, la solution de la question de l'unité dans le régime des chemins de fer serait singulièrement aidée par celle de la question engagée sur le terrain de la politique. Sans perdre de vue que toute évolution de ce genre, surtout dans un pays comme l'Allemagne, exige du temps, on peut croire que, d'un côté comme de l'autre, le mouvement de l'avenir se prononcera de plus en plus en faveur des idées de concentration.

En ce qui regarde les rapports internationaux, les tendances sont bien plus accentuées. Géographiquement parlant, l'Allemagne se trouve placée à merveille pour avoir à ce point de vue un rôle proéminent. Nous en avons déjà fait la remarque : les peuples d'outre-Rhin avaient entrevu de fort bonne heure la mission que leur préparaient les chemins de fer. Vers le moment où notre ligne du nord atteignait la Belgique, plusieurs capitales de l'Allemagne se trouvaient reliées les unes aux autres. Un intérêt d'ordre général s'attachait aux progrès des chemins germaniques, qui devaient être en Europe le trait d'union entre l'occident et les régions de l'est et du nord-est [1]. Parmi ces chemins, il y en a de pri-

1. On a vu plus haut, en différents endroits, que l'Allemagne, dès l'origine, avait marché vite dans la carrière. Résumons ici les actes

vilégiés à raison de leur situation même. Ainsi sur ce vaste territoire s'étendant de nos frontières à celles de la Russie, et de la mer Baltique à la mer Adriatique, on distingue, au milieu de ramifications souvent un peu confuses, six lignes formées toutes de plusieurs tronçons et constituant la part principale des pays d'outre-Rhin dans le réseau des voies internationales. Trois s'en vont de l'ouest à l'est, et trois du nord au sud. Parmi les premières, la plus longue est celle qui, prenant au nord par Cologne et Berlin, gagne le territoire russe par Kœnigsberg. Vient ensuite une route centrale passant par Francfort-sur-le-Mein, Leipzig, Dresde, Breslau et arrivant à Varsovie. La troisième enfin est cette ligne plus méridionale qui, du Rhin, se dirige par Munich sur la capitale de l'Autriche, — de là par Presbourg sur Pesth, Szegedin, Temesvar, et atteint le Danube à Bazias, un peu au-dessous de Belgrade où doit aboutir une des ramifications détachées du tronc principal. Il convient de signaler aussi une autre ligne bien moins étendue que les précédentes, mais qui sert de prolongement aux chemins venant de Berlin et à ceux arrivant de Vienne sur les frontières orientales de la Silésie; cette ligne se dirige d'Oderberg vers Cracovie pour atteindre bientôt Lemberg et plus tard Brody, aux confins de l'empire moscovite.

auxquels il a été fait allusion. Le développement des voies ferrées au-delà du Rhin avait commencé à se manifester deux ou trois ans plus tôt qu'en France. Le premier essor des entreprises, qui date chez nous de 1842, doit être reporté pour l'Allemagne à l'année 1840, ou peut-être à l'année 1839. Sans doute, durant les années antérieures, en remontant jusqu'à 1834, quelques faits se produisent; mais les constructions n'acquièrent une valeur bien sensible qu'à partir de 1839. Alors s'ouvrent successivement les chemins de Cologne à Aix-la-Chapelle, de Vienne à Raab, et diverses sections de la ligne dirigée de Vienne vers la Pologne, qui desservait déjà les villes de Brünn et d'Olmütz.

Dans la direction du nord au sud, les embranchements sont plus nombreux que de l'ouest à l'est ; l'Allemagne a été tout d'abord mieux percée dans ce sens-là. Les trois artères principales se développent sur une étendue très-inégale : l'une a pour points extrêmes Stettin, sur la Baltique, à l'embouchure de l'Oder, et Trieste, sur l'Adriatique, — pour principales stations intermédiaires Vienne, Breslau, Francfort-sur-l'Oder et Berlin ; l'autre, partant au sud de Lindau sur le lac de Constance, arrive à Hambourg et à la mer du Nord par Augsbourg, Nuremberg, Leipzig et Magdebourg. La troisième, qui descend plus loin au midi à travers la Suisse, s'élance de Bâle vers Francfort-sur-le-Mein, Cassel, Hanovre et Brême.

Parmi ces différentes lignes, les plus favorisées sont incontestablement les premières. Placées entre la France et le territoire russe, elles forment des intermédiaires entre la civilisation la plus avancée de l'occident et la barbarie réelle encore, quoique impatiente d'elle-même, de l'Europe orientale. Aussi les prolongements à diriger de l'ouest à l'est sont-ils bien pour l'Allemagne les entreprises d'avenir. A l'intérieur, les extensions n'auront guère trait qu'à des chemins de raccordement entre les principales lignes, chemins fort utiles sans doute, mais seulement au point de vue des besoins locaux ; les larges perspectives plongent du côté des régions orientales. Les provinces du sud-ouest de la Russie, les principautés danubiennes, et l'empire ottoman, voilà le domaine que doivent surtout entamer les futures voies ferrées d'outre-Rhin. Déjà il a été question de diverses lignes qui partiraient soit du point où aboutit sur le Danube la grande artère commençant aux bords du Rhin, soit de l'extrémité des chemins de la Gallicie, et qui s'en iraient gagner

Bucharest, Varna, Yassi et les provinces russes de la mer Noire.

Lorsqu'on songe à cette tâche de l'avenir, les regards se tournent tout aussitôt vers le Danube et vers l'Autriche. L'empire d'Autriche est en effet mieux situé qu'aucun des états germaniques pour servir d'intermédiaire entre l'active civilisation des régions occidentales et le traditionnel engourdissement des pays orientaux. Quant à la vallée du Danube, qui a été dans le passé une route toute militaire, la route suivie par les successives migrations des barbares, par les Teutons, par les Huns, par les Madgyars, comme par les Turcs menaçant Vienne vers la fin du XVII[e] siècle, — elle semble appelée à remplacer son rôle stratégique des temps anciens par un rôle industriel et commercial. Ce sont les intérêts, ce sont les idées du monde moderne qui s'en emparent. Le Danube intéresse une large partie de l'Allemagne : dans la région supérieure, les états secondaires ; plus bas, l'Autriche sur un long parcours ; enfin vers l'embouchure, la Turquie nominalement et en réalité les populations slaves. Les entreprises de navigation du Lloyd autrichien avaient commencé à donner une impulsion réelle par cette route-là aux rapports de l'Allemagne avec l'orient ; mais c'était un fait tout local ; ce n'était pas un fait européen. C'est le dernier traité de Paris qui a vraiment transformé la destinée du fleuve germanique, en conviant toutes les nations au bénéfice de cette voie fluviale que les chemins de fer doivent compléter. L'Autriche en tirera le plus de profit, c'est incontestable ; mais l'Allemagne tout entière y trouvera une source d'avantages inconnus auparavant. Ce pays, qui a été si souvent le champ de bataille de l'Europe sous Gustave-Adolphe, sous Louis XIV, sous Napoléon I[er], deviendra de plus en plus,

grâce aux nouvelles dispositions diplomatiques, et grâce aux voies ferrées, un vaste entrepôt, un rendez-vous, un lieu de passage inévitable pour les éléments pacifiques du monde moderne, l'industrie et le commerce. Les chemins de fer de l'avenir, c'est-à-dire les prolongements du côté de l'est et du sud-est serviront à caractériser et à consacrer cette nouvelle destination.

## II

### Europe septentrionale. — États scandinaves. — Empire russe. Réalisations et perspectives.

Lorsqu'on a détaché du groupe de l'Europe septentrionale les voies ferrées de l'Angleterre pour les considérer à part, il ne reste plus guère dans cette partie de notre continent que le réseau du vaste empire moscovite dont le rôle soit de nature à présenter un intérêt général. Ce n'est pas que l'Europe soit désintéressée dans la question des chemins de fer de cette autre partie de la même zone qui compose les trois royaumes scandinaves : tant s'en faut; l'activité du travail, l'essor de l'industrie en Suède, en Norvége, en Danemark, importent au mouvement des échanges. Les membres du corps européen semblent avoir été combinés tout exprès pour qu'ils soient solidaires les uns des autres; la vie ne se développe nulle part sans qu'il en résulte un bénéfice universel. Cependant la situation des différents pays peut nous paraître plus ou moins avantageuse. Quoiqu'en applaudissant par exemple à ce mouvement industriel dont la Suède et la Norvége sont le théâtre, surtout depuis une douzaine d'années, nous ne saurions méconnaître ce fait que la grande presqu'île scandinave se trouve isolée par rapport

au reste de l'Europe. Le territoire finlandais qui l'unit au continent appartient à cette zone glacée où les communications sont si difficiles pour ne pas dire impossibles. En fait de chemins de fer, il n'y a guère place dans les deux royaumes que pour des lignes locales. Mais comme les routes ordinaires manquent dans le pays où l'on ne connait guère d'autres moyen de transport que le *traînage* sur la neige et la glace, les voies ferrées seconderont utilement l'exploitation des ressources naturelles, d'ailleurs abondantes, qui s'y rencontrent, et des industries déjà fort actives qu'on y a implantées. Le gouvernement avait bien jugé les besoins lorsqu'il a conçu le plan d'un réseau circulant dans la contrée de manière à joindre la Baltique à la mer du Nord, et dont l'exécution se poursuit, comme l'annonçait le roi de Suède à l'ouverture d'une des dernières sessions de la diéte, *avec vigueur et succès*[1]. Les lignes sont construites par l'état. L'intervention du gouvernement s'explique sans peine, car en raison des circonstances locales l'industrie privée n'aurait pu prendre la tâche en main qu'à l'aide de très-larges subventions[2].

Il en est autrement en Danemark : les chemins de fer ont été concédés à des compagnies. C'est en 1849 que s'était ouverte la première exploitation danoise (de Copenhague à Röskilde, 32 kilomètres). Aujourd'hui des

1. La presqu'île scandinave n'avait eu de chemin de fer qu'en 1852, et seulement sur une étendue de 16 kilomètres (de Christiania au lac Miossen).

2. Puisqu'on a parlé d'un tunnel ou d'un pont pour la traversée du Pas-de-Calais, il ne serait pas interdit, s'il arrivait que l'un ou l'autre de ces projets pût jamais être mis à exécution, d'entrevoir du côté des étroites passes de la mer du Nord à la Baltique et des îles de l'archipel danois, la possibilité de constructions analogues. La province suédoise de la Gothie ne pourrait-elle pas, par exemple, être rattachée à l'île Seeland dont elle est si voisine?

chemins s'étendent, d'une part, dans les deux plus grandes îles de l'archipel danois, en suivant la direction du sud-ouest, la plus propre à rapprocher Copenhague du continent et à réduire la durée de la navigation; d'autre part, dans la région méridionale de la péninsule cimbrique. Le Danemark n'est pas isolé de l'Europe comme la Suède. Quoique très-courtes, les lignes qui, vers le sud de la presqu'île, joignent la mer du Nord à la Baltique, de Hambourg à Lubeck et à Kiel, de Tonningen à Flensborg, et qui épargnent aux voyageurs la navigation du Sund, figurent parmi les lignes internationales.

A la différence de la plus grande partie des lignes scandinaves, les chemins de fer russes sont le prolongement immédiat des voies ferrées de l'Europe centrale. Cette situation prête un immense intérêt au réseau moscovite. La première intervention de la Russie dans la nouvelle arène est déjà ancienne : la petite ligne de Saint-Pétersbourg à Czarskoé-Selo (28 kilomètres) a été ouverte en 1838. Puis est venu, en 1851, le chemin de Saint-Pétersbourg à Moscou (600 kilomètres) construit et exploité par l'état et qui a coûté extrêmement cher au trésor. Ce n'était là cependant à l'origine qu'un chemin purement national. La voie ferrée de Saint-Pétersbourg à Moscou ne pouvait devenir une ligne européenne que par la jonction qui s'accomplit en ce moment même entre la ville de Pierre-le-Grand et les chemins germaniques. La formation de la compagnie des chemins de fer russes marque le moment où ce lointain faisceau cherche à se relier au groupe européen. Aussi l'ukase du 26 janvier (7 février) 1857, d'où procède cette compagnie, demeurera-t-il comme un acte mémorable dans les fastes de la Russie. L'entreprise elle-même revêtait des proportions colossales. D'une part, c'était un réseau de 4,162 kilo-

mètres et un fonds social de onze cent millions de francs ; d'autre part, c'était une alliance entre les maisons financières les plus puissantes de l'Europe, une seule exceptée. Du plus haut intérêt pour l'empire russe, l'œuvre intéressait l'Europe entière; la civilisation devait en tirer de précieux moyens d'expansion et de conquête.

On sait, cependant, que la compagnie n'a pu tenir les engagements du contrat primitif; elle n'a pu conserver sa tâche tout entière. Les conventions ont dû être notablement modifiées, les concessions notablemeut réduites. Dans l'intérêt de l'économie générale des chemins de fer, il importe de savoir quelle a été la cause de cet amoindrissement; il importe de savoir si l'on s'était trompé pour l'appréciation de l'un ou de l'autre des éléments essentiels de l'affaire. Avant tout, rappelons que la concession était faite, sous réserve de faculté de rachat après vingt années, pour quatre-vingt-cinq ans à compter de l'expiration d'un terme de dix ans accordé pour l'exécution des travaux. Le gouvernement garantissait en outre un intérêt de 5 pour cent sur l'ensemble des chemins concédés, à raison d'une dépense de 274,000 francs par kilomètre, pour une partie du parcours, et de 250,000 francs pour une autre. Les 4,162 kilomètres composant le réseau pouvaient se diviser en deux sections. La première comprenait : 1° la ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie, avec un embranchement entre cette ligne et la frontière prussienne vers Kœnigsberg, 1,249 kilomètres; 2° la ligne de Moscou à Nijni-Novogorod, sur le Volga, 427 kilomètres. La deuxième section embrassait : 1° la ligne de Moscou à Théodosie, en Crimée, par Koursk et la région du bas Dniéper, 1,259 kilomètres; 2° la ligne se détachant de la précédente vers Koursk ou Orel, et passant à Dunabourg

pour aboutir au port de Libau sur la Baltique, dans la Courlande, 1,227 kilomètres.

En face de cette tâche énorme, la première question qui se présente consiste à savoir si l'on s'était exagéré l'intérêt qu'elle avait pour la Russie. Non certes : on avait eu raison de croire que le progrès intérieur de l'empire serait puissamment servi par l'exécution d'un tel projet. Jusque-là le déplorable état, ou pour parler plus exactement, l'absence des moyens de communication avait formé le plus invincible obstacle à l'essor des forces productives du pays. Instruite par la guerre de Crimée du côté faible de sa situation, la Russie aspirait avec ardeur à se préparer pour l'avenir les moyens de concentrer facilement ses forces, et à favoriser la création de divers foyers de travail et de commerce. La politique qui suscitait les chemins de fer était une politique prévoyante et habile. Dès l'abord, la France prêta généreusement son appui à l'accomplissement de cette pensée qui fut au contraire accueillie en Angleterre, on s'en souvient, par les manifestations les plus jalouses, disons les plus hostiles. La plupart des journaux anglais s'abandonnèrent à une polémique étroite inspirée à la fois par la vanité nationale, et par la crainte que le moindre progrès des Russes ne soit une menace pour le domaine de l'Inde. Cette polémique excluait avec un sans-façon vraiment rare le principe que la solidarité d'intérêts entre les peuples est l'essentielle garantie des progrès dans l'ordre politique et social. Faciliter la construction du réseau russe, ce n'était pas, pour quiconque sait se pénétrer de la suprême loi des choses, fournir à la barbarie un moyen de déborder sur l'Europe civilisée, mais bien ménager à la civilisation des voies pour aller se substituer elle-même à la barbarie vaincue. Si le gouvernement français en

traitant l'entreprise avec faveur, faisait acte de générosité envers la Russie, il faisait aussi un acte de haute politique au point de vue des destinées de la civilisation.

Reste à examiner le côté technique et le côté économique. Le premier soulève peu d'observations. Les études avaient été faites par des hommes très compétents. Quoique les devis primitifs aient été dépassés dans la construction des lignes, ils ne l'ont été qu'en des proportions trop restreintes pour qu'il soit permis d'attribuer aux erreurs dans les évaluations, les embarras éprouvés. Ce n'est pas là le côté faible de la combinaison. Quand on relit aujourd'hui les documents publiés à l'origine, et ceux qui émanaient directement de la compagnie, et ceux qui étaient visiblement écrits sous son influence, on n'a pas de peine à s'apercevoir que le désappointement a tenu à l'insuffisance des études sur les éléments économiques. Ici l'erreur dans les données recueillies est manifeste; on semble voir toutes choses comme dans un mirage. La confusion règne entre deux ordres d'appréciations fort différentes, les appréciations techniques et les appréciations économiques. Aussi qu'arrive-t-il ? On s'exagère démesurément les ressources actuelles de l'empire. En réalité on le vieillit de plus d'un siècle. On énumère avec complaisance les milliers d'hectares qu'il embrasse; on prend soin de dire que son territoire pourrait contenir 550 millions d'habitants [1], comme s'il y avait quelque induction plausible à tirer présentement de ces faits tout

1. D'après le dixième recensement accompli depuis Pierre-le-Grand, on comptait en 1860, dans l'empire russe, 69 millions d'habitants, très inégalement répartis entre les diverses provinces, et parmi lesquels figuraient, sans parler d'autres éléments tout aussi peu mobiles, 21 millions de paysans appartenant aux seigneurs, et qui de longtemps ne sauraient promettre aux voies ferrées une clientèle bien productive.

matériels. On ne paraît pas se douter que pour longtemps on n'aura devant soi que des espaces à peu près vides, où tout reste à créer. « Ne vous en fiez pas à la carte de notre pays, nous disait un jour un personnage de Saint-Pétersbourg qui nous avait fait exprimer le désir de s'entretenir avec nous sur nos institutions industrielles et commerciales ; les noms ne sauraient avoir le même sens que dans vos régions. A peine comptons-nous, placés à des distances énormes les uns des autres, quelques centres qui soient le siége d'une véritable activité. Partout ailleurs, il n'y a rien ; les initiatives qui paraissent en France les plus simples sont pour nous impossibles par l'absence d'éléments à mettre en œuvre. »

En quelques mots voilà l'état de la Russie au point de vue économique. Qu'on se soit fait illusion sous ce rapport, la question ne se discute plus après les réductions que la compagnie a sollicitées dans sa tâche première, et que le gouvernement russe a eu la sagesse d'accorder. Nous savons bien qu'on a mis en avant *les difficultés exceptionnelles qui s'étaient présentées et qui avaient complétement trompé les prévisions sur lesquelles avait été établie la concession, et les causes imprévues d'augmentation de dépense*[1]. Mais dans les opérations de longue haleine, l'imprévu est toujours un élément à faire entrer en ligne de compte. Au milieu d'une société composée de parties aussi complexes, aussi mobiles que la société européenne, il n'est permis à personne de supposer que dix années s'écouleront sans qu'il survienne aucune crise politique, aucune crise industrielle ou commerciale, aucune modification plus ou moins profonde de l'état économique. Avant de déverser, en cas de déception, la

1. Rapport du 2/14 août 1861.

responsabilité sur les circonstances, on devrait se demander si on leur avait fait une juste part dans les prévisions originaires. Quant on omet cette précaution, on ressemble à un navigateur qui, s'embarquant pour un long voyage par un vent propice, croirait inutile de se prémunir contre la tempête. Les faits qui se sont produits dans l'espèce ne sortaient point, d'ailleurs, du cadre des incidents que pouvait d'avance embrasser la pensée.

Les changements intervenus modifient les bases mêmes de l'opération, en ce sens qu'ils en restreignent singulièrement le cercle. Nous n'avons plus devant les yeux, il faut l'avouer, la grande société d'il y a cinq ans. D'un seul coup la besogne a été réduite de plus de moitié par la résiliation des engagements concernant les deux artères de Moscou à Théodosie et de Koursk à Libau. De plus, le gouvernement russe accorde une subvention directe qui lui sera remboursée ultérieurement, ainsi que les avances par lui faites pour la garantie d'intérêt, au moyen d'un partage par moitié dans le produit net annuel de l'exploitation[1]. En échange de ces concessions, la société a sacrifié son autonomie. Les conditions relatives au conseil d'administration auront pour effet, dans toutes les questions graves, de réserver la solution dernière à l'administration.

Par suite de ces remaniements, l'œuvre promet d'arriver prochainement à son terme. Quoique bien éloignés des avantages grandioses promis au début, les résultats n'en seront pas moins d'un intérêt énorme pour la Russie, que rattachent à l'Europe la ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie, et l'embranchement sur Kœnigsberg. Les moyens de communication qui lui manquaient pendant la

1. Le partage cessera quand le gouvernement aura été complétement remboursé de toutes ses avances avec l'intérêt à 4 pour cent.

moitié de l'année sont assurés. Le domaine ouvert à la civilisation, telle que la conçoivent les pays occidentaux, est agrandi. La sociabilité russe ne saurait manquer de se ressentir d'un contact qui déjà, malgré l'imperfection des anciens modes de rapprochement, n'avait pas été sans effet. Il faut renoncer, il est vrai, aux deux voies qui entamaient le plus profondément l'empire des czars, et par lesquelles on se plaisait à nous montrer les blés de la grande Russie arrivant à très-bas prix sur les marchés de l'occident et ouvrant à nos contrées un véritable *grenier d'abondance*. Mais c'est déjà quelque chose que ce but ait été assigné aux efforts de l'avenir. Les lignes aboutissant à Théodosie et à Libau, dont sans doute on s'exagérait la portée actuelle, sont au fond des lignes trop essentiellement appropriées à l'intérêt russe pour être abandonnées sans retour. Le profit même que l'empire tirera des chemins de fer dont l'exécution est certaine ne peut que hâter le moment où sera repris le projet délaissé. Un peu plus tôt ou un un peu plus tard, il s'exécutera. Que ce soit ou non la compagnie existante qui doive réunir un jour les branches détachées de son faisceau primitif, toujours est-il vrai qu'elle aura contribué à rendre l'agrandissement possible. Les chemins qu'elle achève compteront demain dans le bilan du temps actuel ; ceux dont elle a fait abandon restent pour la Russie les lignes de l'avenir.

S'il était permis de porter les regards plus loin encore, on pourrait concevoir, à côté de ces dernières lignes, d'autres voies dirigées vers les régions asiatiques. L'Asie septentrionale ouvre pour le prolongement des chemins de fer russes tout ce vaste espace qui s'étend jusqu'aux frontières du céleste empire et jusqu'aux mers japonaises ; mais on ne peut pour le moment, malgré de récents

progrès, aborder que par l'imagination, ce domaine encore si peu connu, qui n'a pas eu d'histoire jusqu'à ce jour, et qui n'a rien de commun avec cette antique Asie où nous allons arriver bientôt.

## III

**Europe méridionale. — Réalisations et perspectives en Espagne, en Portugal, en Italie, en Turquie, en Grèce.**

Singulièrement favorisée par sa position géographique dans la période des découvertes et des conquêtes d'outre-mer où elle a eu un rôle si considérable, la péninsule ibérique n'est pas aussi bien placée dans la période ouverte par l'avénement des chemins de fer. Reléguées à une des extrémités de l'Europe, les lignes espagnoles et portugaises semblent tout d'abord réduites, hormis quelques-unes qui gagnent les ports maritimes les plus fréquentés, à n'avoir guère qu'un rôle local. L'élargissement de l'arène ouverte devant elles est possible, cependant, par un côté, au nord-est, où l'Espagne confine à la France. Les issues ménagées à travers la muraille pyrénéenne peuvent en effet les rattacher au courant de la circulation générale. Sans doute les deux royaumes de la péninsule verront éternellement la majeure partie de leurs chemins aboutir à la mer comme les *railways* de la Grande-Bretagne; cependant il n'y aura pas entre eux et le réseau européen solution de continuité. Ils pourront, au contraire, se mêler immédiatement à la vie continentale. Croirait-on qu'il se trouva un moment quelques esprits assez aveuglés par d'anciens préjugés pour conseiller néanmoins à l'Espagne une politique

d'isolement? Heureusement les hommes éclairés du pays, d'accord en cela, on peut le dire, avec l'instinct de la nation, reconnurent vite combien de déceptions engendrerait une tactique aussi opposée aux tendances générales de l'époque qu'au travail de régénération entrepris au delà des Pyrénées et que la France n'a cessé d'encourager.

L'Espagne avait devancé l'autre état de la presqu'île dans la construction des chemins de fer. Quelques manifestations s'y étaient même produites à une date assez ancienne; mais les efforts avaient été frappés longtemps d'une impuissance à peu près complète, soit par les déchirements politiques, soit surtout par de faux calculs et par des oscillations multipliées dans le régime économique. La carrière ne commence à s'élargir, et d'abord au prix de coûteux expédients, qu'à dater de l'année 1852. Auparavant, il n'y avait en exploitation que 75 kilomètres divisés en deux tronçons, celui de Barcelone à Mataro, celui de Madrid à Aranjuez. Que pour activer le mouvement, l'aide du trésor public fût indispensable, personne dès lors ne le contestait plus. Le principe était admis depuis 1849. On avait déjà tenté, quoique sans succès, le mode de la garantie d'intérêt qui suppose plus d'animation industrielle qu'il ne s'en trouvait en Espagne. On a été plus heureux avec le système des subventions directes. Toutefois, de 1852 à 1854, on chercha vainement à asseoir l'économie des voies ferrées sur des bases systématiques. Les projets de loi préparés dans ce but avortaient tous, tantôt par une raison, tantôt par une autre, le plus souvent par suite des prétentions arbitraires qu'affichait le gouvernement. Adoptant l'idée de procéder lui-même aux travaux sur les lignes principales, le pouvoir d'alors en poursuivit l'accomplisse-

ment au moyen de marchés passés sans adjudication avec les entrepreneurs, et qu'aucune loi n'autorisait. Puis devant les vives récriminations de l'opinion publique, il parut consentir à donner des garanties pour l'avenir, mais en proposant de consacrer les marchés déjà conclus. Dans l'état des esprits, une pareille transaction était impossible. Plus tard, après la révolution qui s'effectua au mois de juillet 1854, quelques annulations et quelques régularisations durent être prononcées.

Cette année 1854 marque le point de départ d'une économie mieux entendue, plus sévère dans ses procédés tout en étant au besoin libérale envers l'industrie chargée de construire le réseau national[1]. Depuis lors les capitaux de notre pays ont prêté le plus utile concours à l'Espagne. Des compagnies, j'entends des compagnies un peu solides, ne se seraient probablement pas formées de sitôt, ou bien le gouvernement espagnol aurait dû subir de dures conditions, sans l'intervention des financiers français. La concurrence entre les soumissionnaires, la division plus ou moins profonde, et d'ailleurs bien connue, régnant entre les influences qui sollicitaient les lignes, aura été fort avantageuse à l'Espagne. L'ardeur qui pressait les concurrents ne leur a pas toujours permis de mesurer le poids des charges contractées, surtout dans un pays comme celui-ci où l'industrie n'existe encore le plus fréquemment qu'à l'état d'embryon, et où les anciennes voies de communication étaient si rares et si défectueuses.

Pour bien saisir les traits de l'économie des chemins de fer chez nos voisins d'au delà des Pyrénées, il faut savoir que certaines lignes sont exécutées sans aucune

1. Le réseau espagnol en est arrivé en 1862 à embrasser environ 5,000 kilomètres qui seront bientôt complétement exploités.

contribution du trésor public; la plupart au contraire reçoivent l'appui de l'état, et cela sous l'une ou l'autre de ces trois formes : garantie d'intérêt, souscription d'actions, subventions. Le dernier de ces modes semble s'approprier le mieux à la situation économique du pays. Quand on parcourt la série des transactions concernant les chemins de fer en Espagne, on rencontre à tout moment le nom d'un financier espagnol, Don José de Salamanca, ancien ministre des finances, si connu d'ailleurs pour réunir les aptitudes les plus diverses. Concessionnaire, entrepreneur de travaux, administrateur de compagnies, M. Salamanca est partout, étendant même son action sur l'autre royaume de la péninsule, et ailleurs encore. Il ne ressemble à aucun des personnages figurant chez nous dans les annales des voies ferrées. On dirait un esprit qui, convaincu de l'utilité des chemins de fer, et aussi des immenses difficultés à vaincre pour les introduire dans un pays comme l'Espagne, s'est proposé de triompher de ces difficultés par tous les moyens, sous toutes les formes, appropriant à cette grande tâche son intérêt particulier. Voyez-le à l'œuvre : il cède aux compagnies les concessions qu'il a reçues; il prend les travaux à forfait; il traite avec l'état et avec l'industrie particulière. En un même moment, il achète une section de ligne à des concessionnaires antérieurs, il en reçoit une autre du gouvernement et il passe avec ce dernier des marchés en qualité d'entrepreneur. Une action aussi incessante, aussi diversifiée implique un perpétuel tourbillon où l'erreur ne saurait guère être évitée, et où des faits dont ailleurs on tient grand compte courent risque de passer comme des détails inaperçus. En définitive, M. Salamanca aura puissamment contribué à conduire le réseau espagnol au point où il est parvenu.

On doit beaucoup de l'autre côté des Pyrénées à la hardiesse de son initiative.

En Espagne les lignes ne convergent pas symétriquement comme en France vers un centre unique; cependant les groupes principaux aboutissent à la capitale, et les autres s'y trouvent rattachés par des embranchements. Composé de plateaux séparés entre eux, tantôt par des arêtes élevées, plus souvent par des vallées profondes, le territoire de l'Espagne ne se prêtait pas aussi bien que celui de la France à la formation d'un système harmonieux et unitaire. Les chemins concédés y forment quatre groupes, se divisant d'ailleurs chacun entre plusieurs compagnies. En premier lieu vient le groupe du nord, qui a son point de départ à Madrid, et s'en va à travers la Vieille-Castille, par Burgos, gagner la frontière française à Irun, après avoir projeté, à gauche, sur son parcours, diverses branches vers les ports de l'Océan, Vigo, la Corogne, Gigon, Santander, etc. Arrive ensuite le groupe central qui de Madrid se ramifie en tous sens sur le grand plateau castillan, ancien domaine de la race devenue maîtresse de toute l'Espagne, et qui aboutit du côté du nord à Saragosse, du côté du sud à l'Andalousie, du côté de l'ouest aux frontières portugaises, et qui à l'est met la capitale en rapport avec le port commercial d'Alicante et le port militaire de Carthagène. Un troisième groupe, celui du nord-est, a pour tête l'importante cité industrielle et commerciale de Barcelone, d'où s'élancent diverses lignes soit vers nos frontières, soit vers les capitales de l'Aragon et de la Navarre, soit le long des côtes orientales jusqu'à la ligne de Madrid à Alicante. Reste enfin le groupe du midi, composé des chemins andalous, notamment de ceux de Cadix à Séville, de Séville à Cordoue et de Malaga à

cette dernière ville, avec embranchement sur Grenade.

L'avenir promet des élargissements au réseau espagnol qui peut comporter, effectivement, à l'intérieur, un certain nombre de lignes de raccordement au fur et à mesure que se développeront les ressources du pays. Quant aux artères essentielles dirigées vers la France, elles n'ont encore d'ouvertures qu'aux deux extrémités de la chaîne des Pyrénées. Nos chemins vont au-devant des lignes espagnoles à l'est par Port-Vendres, à l'ouest par Bayonne. Les points de contact s'augmenteront infailliblement. Des études se sont attaquées déjà à plusieurs routes intermédiaires qui auraient leur point de mire à Tarbes ou à Pau [1]. Les lignes qui rejoignent le Portugal, réduites à deux ou trois dans les plans en cours d'exécution, pourraient s'élever à un chiffre double sans se faire concurrence les unes aux autres, mais non sans rencontrer de rudes obstacles dans les *sierras* espagnoles. Auparavant, il faudrait, d'ailleurs, que le Portugal fût en mesure de pousser ses propres chemins à travers ses provinces du nord-est et du sud-est, et il n'en est pas encore là.

Jusqu'à ce jour le second royaume de la presqu'île est assez mal partagé en fait de voies ferrées, même après les concessions faites en 1859 à la compagnie créée sous le nom de compagnie royale. Le domaine de cette société comprend le chemin de Lisbonne à la frontière d'Espagne près de Badajoz et celui de Lisbonne à Oporto, qui s'embranche au-dessus de Santarem, sur la première de ces deux voies (en tout 480 kilomètres).

1. *Question générale de la traversée des Pyrénées*, par M. Colomès de Juillan, ingénieur en chef des ponts et chaussées. — *Les chemins de fer espagnols et la traversée des Pyrénées*, par M. Valentin de Mazade. — *De l'Espagne et de ses chemins de fer*, par M. Villiaumé.

Ajoutez quelques concessions partant de Lisbonne, comme celle de la petite ligne de Cintra, inaugurée en 1855, et dont l'une au moins, celle du sud, avait éprouvé de longs embarras, et vous avez tout l'actif du bilan portugais. Les provinces restées en dehors du faisceau actuel sont regardées comme une arène ingrate qu'on n'ose guère aborder. A peine a-t-il été question jusqu'ici d'un prolongement d'Oporto à Valença, sur les frontières de la Galice, où aboutit un embranchement des lignes septentrionales de l'Espagne. L'avenir promet-il d'amener un épanouissement d'activité en Portugal ? On pourrait l'espérer si la compagnie royale, sur laquelle sont fixés en ce moment les yeux, est dirigée de manière à offrir l'exemple d'un succès. Alors cette compagnie pourrait peut-être devenir un noyau pour des concessions ultérieures qui ne seraient possibles, du reste, qu'avec une large intervention du trésor [1].

Le champ qu'offre l'autre grande péninsule de l'Europe méridionale, la péninsule italienne, touche dans sa partie supérieure au centre du continent. Sous ce rapport la situation est plus favorable ; en revanche la forme allongée de l'Italie laisse les régions de l'extrême midi encore plus isolées que les plus lointaines provinces de la presqu'île ibérique. Cette forme aurait suffi à elle seule pour rendre bien difficile un plan symétrique et compacte. La chaîne des Apennins, courant du nord au sud, divise l'Italie centrale en deux parties fort distinctes, entre lesquelles les anciennes routes n'établissaient de communications que par de rares coupures, et toujours avec de graves difficultés. A partir du Pô, les voies ferrées sont bien vite contraintes, pour descendre vers le

1. La compagnie reçoit une subvention d'à peu près 123,000 francs par kilomètre en moyenne.

midi, de suivre parallèlement, soit les côtes de l'Adriatique, soit les rivages de la Méditerranée. La ligne ou plutôt le projet de ligne de Rome à Ancône promet, vers le milieu du parcours, une importante voie de jonction.

Les lignes ferrées du royaume d'Italie, à l'exception de celles des provinces septentrionales, composent une série de réseaux encore généralement séparés les uns des autres, et correspondant aux anciennes divisions territoriales. Au-dessous des chemins piémontais et de la section des chemins lombards et de leurs dépendances faisant partie des concessions de la compagnie du sud de l'Autriche, on a les chemins toscans, les chemins romains, les chemins napolitains [1]. L'économie varie parfois beaucoup d'un groupe à un autre. En Piémont, par exemple, l'état possède des lignes qu'il a construites et qu'il exploite ; ce sont surtout celles qui importaient jadis le plus à la défense du territoire national. L'industrie privée a aussi les siennes, composant plusieurs concessions, mais dont l'exploitation est réunie entre les mains de la compagnie du Victor-Emmanuel. A Rome et en Toscane, les contrats primitifs garantissent une somme déterminée de revenu net. Le mode de calcul est différent, comme on sait, dans le groupe italien de la

1. Voir sur l'état des entreprises le rapport du ministre des travaux publics au prince de Carignan, en date du 26 décembre 1860. — *Le Piémont, ses finances et ses chemins de fer,* par M. Bailleux de Marizy. — Le groupe napolitain est le moins avancé, c'est pourtant le royaume de Naples qui avait compté la première ligne exploitée dans la péninsule, celle de Naples à Castellamare (43 kilomètres), ouverte en 1839. — Dans les derniers moments de son gouvernement, le roi François II avait rendu un décret portant qu'il serait établi dans le royaume de Naples trois grandes lignes ferrées, de manière à mettre les extrémités du royaume en rapport direct avec la capitale. Trois grandes lignes devaient également être créées en Sicile.

compagnie du sud de l'Autriche. Sans doute l'unité de régime serait préférable; cependant on admet plus facilement des différences de cette espèce que l'existence isolée des divers groupes. Sur ce dernier point, nulle hésitation. En l'état donné des choses, la tâche de l'avenir dans le royaume d'Italie est facile à déterminer. Là plus qu'ailleurs, l'isolement serait funeste à tous les intérêts. Aussi la jonction était-elle reconnue comme une nécessité d'ordre économique avant d'être devenue une nécessité d'ordre politique. Quelle que soit la destinée financière qui attend les chemins de fer italiens, elle ne peut qu'acquérir des chances favorables par l'effet des soudures entre les différents réseaux, comme aussi par les alliances que ces soudures mêmes pourront provoquer entre les compagnies.

Lorsqu'on quitte l'Italie pour pénétrer plus avant du côté du sud-est, on s'imaginerait volontiers abandonner l'Europe. Dans les deux péninsules dont nous venons de parler, nous avons pu trouver que le génie local était trop faible par lui-même pour se mettre tout seul au niveau du mouvement contemporain. Il savait du moins comprendre les exigences de l'époque, en ce sens qu'il profitait avec ardeur du concours arrivant du dehors. Rien de semblable ne nous apparaît encore ni en Grèce, ni en Turquie. En Grèce, les perspectives touchant les chemins de fer sont même extrêmement restreintes. Avec sa configuration topographique, ce pays isolé, du côté de la terre, de l'Europe chrétienne, resserré dans des limites trop étroites, entrecoupé de montagnes à l'intérieur, profondément échancré sur ses côtes, se prête peu aux entreprises de ce genre. La machine à vapeur s'installant dans la navigation s'appropriait plus aisément à ses besoins, que la locomotive glissant sur des rails. Aussi

n'a-t-on songé jusqu'à ce jour, en dehors de la petite ligne d'Athènes au Pirée, qu'à l'établissement de ces chemins qu'on appelle *chemins américains* et où la traction s'effectue à l'aide de chevaux.

La Turquie, que touchent déjà les lignes de l'empire d'Autriche, semblerait au contraire tout naturellement destinée à recevoir les prolongements des voies européennes. Mettre le Bosphore au bout des lignes partant des extrémités occidentales de l'Europe, voilà un but assigné aux efforts de notre temps. Non pas que Constantinople doive conserver indéfiniment tous les avantages qu'elle tira jadis de sa situation géographique. Entre une route maritime s'ouvrant à travers l'isthme de Suez, et une route ferrée qui s'échappera quelque jour des confins de l'Europe orientale pour pénétrer en Asie, la reine du Bosphore ne commandera plus autant qu'autrefois l'accès de ce dernier continent. Mais les chemins de fer qui la rattacheraient à l'Europe lui vaudraient d'un autre côté une importance qu'elle ne soupçonne pas. Cette grande trouée à travers la Turquie d'Europe s'exécutera, soyons-en convaincus. C'est la loi du temps; il ne doit pas répugner au fatalisme musulman de s'y soumettre. Pour ouvrir le territoire des fils d'Othman aux influences européennes, la locomotive sera plus forte que ne l'a été la diplomatie. La Sublime Porte sera entraînée, bon gré, mal gré, à se montrer favorable à ces transformations. Il doit devenir de plus en plus évident pour elle qu'elle ne saurait vivre désormais isolée de l'Europe, ni opposer plus longtemps une barrière à l'expansion de la vie européenne. Point de doute possible à ce sujet; cette nécessité qui s'impose à la Turquie peut être regardée comme une garantie de l'avenir. Elle implique, d'ailleurs, un mouvement progressif pour les

populations chrétiennes dont le sort forme le véritable fond de toutes ces questions d'Orient, débattues depuis tant d'années.

La Turquie s'est prêtée déjà à quelques investigations, à quelques essais. Ainsi on avait parlé, il y a cinq ou six ans, d'un projet de voie ferrée de Belgrade à Constantinople. Ce n'est pas là une de ces idées qui apparaissent un jour et qui s'évanouissent le lendemain pour jamais. Le projet sera repris d'une façon ou d'une autre. En attendant, on a vu terminer un tronçon de chemin de fer partant de Kustendjé sur la mer Noire et aboutissant à Tchernawoda sur le Danube. Cette ligne permet d'éviter le long circuit que forme le fleuve, remontant au nord vers Galatz, avant d'atteindre à son embouchure. Regardons cette concession comme la preuve que, malgré des difficultés sans nombre, toute issue ne sera pas fermée au mouvement contemporain, aussi bien sur cette rive du Bosphore que dans les possessions turques de l'Asie où nous conduit maintenant la suite de cette étude.

# CHAPITRE IV

## LES CHEMINS DE FER DE L'AVENIR DANS LES AUTRES PARTIES DU MONDE.

### I

### L'ASIE

**Essais dans l'Anatolie. — Projets pour la vallée de l'Euphrate; chemin de l'Inde et de la Chine. — Chemins anglais dans l'Inde. — Perspectives dans la Russie asiatique.**

Dans toutes les contrées où l'on a vu jusqu'ici s'établir des chemins de fer, on a pu remarquer que ces grands ouvrages résultaient d'un concours de pensées, de calculs, d'efforts individuels multiples et persévérants. Sur le vaste continent asiatique où la population se compte pourtant par centaines de millions, rien d'analogue ne saurait se produire. L'individu y manque ; disons mieux, la personnalité humaine y fait défaut. Si haut que nous y remontions dans les fastes de l'histoire, nous apercevons l'homme anéanti par le despotisme. Une fausse religion primitive, une déviation des premières lois morales de l'humanité a livré les populations asiatiques à la plus abjecte tyrannie. Le grand fait de l'histoire des empires d'Orient, c'est la passiveté, c'est l'annulation de tous les autres hommes devant un seul en qui s'incarne aux yeux des masses la divinité même, et qu'on ne peut approcher qu'à genoux, avec tous les signes de l'adoration. Plutarque ne nous a-t-il pas montré le vainqueur de Salamine contraint lui-même, devant le successeur de Xerxès, de subir l'humiliation qui devait tant révolter les in-

stincts de la Grèce? Depuis lors rien n'a changé : on dirait que les siècles en s'entassant n'ont fait qu'appesantir l'oppression. On dirait que les fronts n'ont fait que se courber de plus en plus sous des maîtres successifs toujours ivres d'orgueil et de domination. L'Orient dure, il ne vit pas.

Il devient dès lors évident que dans cette Asie présentant un espace si large pour les aspirations et pour les conjectures, l'obstacle naît de l'état des races indigènes profondément alanguies. Jadis le passage d'Alexandre ne les avait point éveillées; le bruit de la locomotive y parvindra-t-il? L'instinct du progrès pourra-t-il s'implanter au milieu d'elles? L'immobilité inhérente au fatalisme des traditions orientales fera-t-elle place à l'activité émanant du libre arbitre du christianisme? Difficiles questions qui ne seront sans doute pas complétement résolues dans cent années. Pour le moment un fait frappe tout homme pratique : les pays orientaux seraient impuissants à trouver en eux-mêmes l'énergie nécessaire pour entreprendre une œuvre de transformation comme celle qui s'effectue en Europe. L'Asie ne peut rien par elle-même, ni pour elle-même, c'est incontestable. Si des voies ferrées y sont établies, c'est que l'initiative sera venue du dehors; c'est que l'intelligence, l'activité, de même que les capitaux de l'Europe, auront réussi à s'y ouvrir un passage.

Jusqu'à ce jour, les réalisations dues à des influences européennes sont bien peu significatives, sauf dans l'Inde anglaise où les chemins de fer ont une destination particulière qui sera spécifiée tout à l'heure. Néanmoins, quelques projets ont été mis en avant. On s'en occupait beaucoup il y a quelques années; quoiqu'on n'en dise rien aujourd'hui, ils font désormais partie du programme de

l'avenir. Voyons d'abord les mouvements effectifs; ils se rapportent à cette partie de l'Asie la plus rapprochée de nous, celle qui ressentit autrefois le souffle fécondant de la Grèce et qui possédait tant de cités florissantes, l'Asie Mineure, aujourd'hui si désolée. Triste région qui semble exprimer pour l'histoire le dernier mot de la civilisation musulmane abandonnée à elle-même ! Quelques compagnies anglaises s'étaient occupées d'y étudier plusieurs lignes, notamment une ligne partant de Scutari et une autre de Smyrne. Cette dernière a reçu un commencement d'exécution; elle a pour but de réunir le port le plus important de l'Anatolie à Aïdin, sur le Méandre, marché principal des productions de l'Asie Mineure. Le premier coup de pioche a été donné en 1857. L'importance d'un tel chemin n'est pas dans sa valeur commerciale, d'ailleurs réelle; elle provient du sol même qu'elle entame, et où l'effort tenté représente, quoique dans des conditions très-imparfaites, l'esprit européen.

Un autre projet bien autrement large et hardi, mais qui est demeuré à l'état de projet, avait été élaboré en France après la guerre d'Orient. Il s'agit d'un chemin qui aurait gagné Bassorah sur le golfe Persique, aux extrémités méridionales de la Turquie d'Asie. A l'origine, on reportait le point de départ de cette ligne bien au delà du Bosphore, jusqu'au confluent de la Save et du Danube, près de la ville de Belgrade que nous citions un peu plus haut. Le chemin serait venu à Constantinople pour se continuer ensuite sur la côte d'Asie. Il valait certainement mieux, ainsi qu'on le reconnut bientôt, considérer les deux grandes sections comme indépendantes l'une de l'autre, et fixer seulement au Bosphore la tête de la ligne asiatique. Cette voie pouvait être regardée comme la première section d'un chemin dirigé vers l'Inde et la

Chine, qui sera certainement l'une des préoccupations de l'avenir. Le projet de cette grande entreprise avait été soumis à l'empereur Napoléon III par MM. Séguin frères à qui on doit, comme on sait, le premier chemin de fer français. Les détails consignés soit dans un firman à obtenir de la Porte, soit dans diverses notes explicatives, témoignaient d'une entente parfaite des conditions pratiques indispensables pour mettre en branle une pareille affaire.

Sans doute, on peut se demander si le point de départ d'une ligne européenne plongeant dans l'Asie est bien placé sur les rivages du Bosphore, c'est-à-dire sur un point qui implique une solution de continuité avec les prolongements ultérieurs des voies ferrées dans l'Europe orientale. Mais, de longtemps, aucune autre direction n'est possible. Il faudra que bien des progrès se soient réalisés en Russie avant qu'on puisse utilement considérer, comme l'ouverture naturelle des lignes européennes vers l'Asie, l'espace renfermé entre la mer Noire et la mer Caspienne, ou toute autre issue plus septentrionale. Considéré en lui-même, d'ailleurs, le chemin projeté aurait sa valeur propre. Les causes qui l'ont entravé tiennent sans aucun doute plutôt à la politique qu'à l'économie politique. Elles se rattachent vraisemblablement aux difficultés suscitées par les Anglais contre le canal de l'isthme de Suez. Tant que l'Angleterre continuera d'opposer une hostilité ouverte ou cachée à l'exécution de cet ouvrage, l'un des plus grands que la civilisation moderne puisse entreprendre, il aura paru convenable de ne pas multiplier avec cette puissance les causes de choc ou de conflit. L'Angleterre elle-même, rappelons-le, avait fait étudier, mais dans une autre pensée, le bassin de l'Euphrate, il y a plus de vingt-cinq

ans; elle voulait savoir quels avantages aurait pu lui fournir, pour ses communications avec l'Inde, la navigation par ce fleuve jusqu'au golfe Persique. Les documents publiés à cette occasion peuvent encore être consultés avec intérêt pour la question du chemin de fer[1].

Le réseau entrepris par les Anglais eux-mêmes dans leur domaine indien, et dont nous nous sommes réservé d'expliquer le caractère, commence à prendre des proportions notables. Il n'embrasse pas moins de 8,000 kilomètres dont un tiers environ se trouve fini en 1862. C'est peu sans doute si l'on prend garde, proportionnellement à l'Europe, à l'étendue des possessions anglaises et au chiffre de population qu'elles renferment[2]; c'est évidemment beaucoup pour l'Asie. Les lignes indiennes ont été attribuées à l'industrie particulière, comme en Angleterre, mais avec garantie d'un minimum d'intérêt par le trésor de l'Inde, que justifient trop bien les circonstances locales. Quant à l'objet des constructions, il frappe dès l'abord ; ces chemins de fer ne sont créés par les Anglais que comme des moyens de domination et d'exploitation. L'Inde est une mine pour eux; ils tiennent à la fois à empêcher qu'elle ne leur échappe et à l'aménager de la façon la plus productive. Le réseau indien n'a donc pas aujourd'hui cette destination que par-

1. *The expedition for the survey of the rivers Euphrates and Tigris*, par le lieutenant colonel Chesney, commandant de l'expédition exécutée par l'ordre du gouvernement anglais en 1835-36-37. Cette publication en quatre volumes a été l'objet d'un travail dans l'*Edinburgh Review*, traduit dans la *Revue Britannique* de novembre 1850. — *Chemin de fer de Constantinople à Bassorah*, par MM. Em. et Al. Barrault. — *Des intérêts européens dans le chemin de fer de l'Euphrate*, par M. Ed. Warren.

2. Les possessions anglaises comprennent un territoire de 21,679 myriamètres carrés, et une population de 132 millions d'habitants.

tout ailleurs la civilisation communique aux chemins de fer. Espérons qu'un jour viendra où, relié à l'Europe par une ligne quelconque, il verra grandir son rôle, et croître sa portée. Alors la sociabilité européenne y pourra trouver un moyen d'attaquer au cœur la vieille sociabilité indoue. L'Angleterre toute seule, avec ses instincts caractéristiques, avec ses aptitudes particulières, ne peut évidemment suffire à cette mission.

A une autre extrémité du continent asiatique, dans les possessions russes du nord-est, la question des chemins de fer s'est aussi produite, quoique dans des proportions bien plus restreintes. On a songé à construire une ligne pour mettre la baie de Castries en rapport direct avec le fleuve Amour, de manière à épargner aux navigateurs les passes difficiles situées à l'embouchure de ce fleuve. Ce projet peut compter pour un des témoignages de l'importance croissante que le gouvernement de Saint-Pétersbourg attache à ce domaine de l'extrême Asie, récemment accru aux dépens du Céleste Empire [1]. Dans cette lointaine Sibérie orientale, de même que dans toute l'Asie du nord, la Russie ne rappelle guère encore que le nom de l'Europe ; mais dès qu'elle cherche à frayer quelque coin de cette immense contrée, à y développer quelques germes de vie, elle représente les idées européennes. Si elle comprend son rôle, sa situation entre l'Europe et l'Asie lui vaudra peut-être quelque jour ce nom d'empire du milieu que s'appliquait si follement la vanité chinoise. Voilà pourquoi le moindre indice dans ces parages mérite d'être noté ; voilà pourquoi le projet

1. *La Sibérie et les progrès de la puissance russe en Asie*, par M. Cucheval-Clarigny. — *Les Russes sur le fleuve Amour*, par M. Auguste Laugel.

d'un tronçon de chemin de fer qui ailleurs ne serait qu'un fait tout local, s'y relie aux aspirations vers l'avenir.

## II

### L'AFRIQUE

Les chemins de fer Égyptiens et le canal de Suez. — Le réseau Algérien.

Le vaste et morne continent africain n'est pas un champ propice pour les voies de communication en général. Il ne se prêtera que sur quelques points à l'établissement des chemins de fer. Le soleil qui le brûle, les sables qui le recouvrent forment obstacle à cette application de l'industrie moderne. Il n'y a pas à rêver ici de lignes sillonnant le territoire d'un bout à l'autre, soit du nord au midi, soit de l'est à l'ouest. Otez la lisière qui longe la Méditerranée, ôtez si vous voulez, sur les rivages occidentaux et à l'extrémité méridionale, certaines parties du pays occupées par les colonies européennes, et peut-être aussi du côté de l'orient quelques régions baignées par l'Océan indien ; partout ailleurs tout essai demeure impossible.

Jusqu'à ce moment, les seules réalisations qui se rencontrent en Afrique appartiennent à l'Égypte. Devrais-je dire qu'elles appartiennent à l'Angleterre ? Non ; du moins elles ne lui appartiennent pas exclusivement, et cela grâce à la clairvoyante obstination du vieux pacha Méhémet-Ali, qui refusa dans le temps d'accéder à un premier projet par trop empreint des vues britanniques. Le plan mis à exécution et qu'avait accueilli en 1848 Abbas-Pacha, tout en étant surtout destiné au service de l'Inde, est conçu de manière à ne pas choquer les

intérêts égyptiens. La ligne d'Alexandrie au Caire et à Suez (356 kilomètres) est la principale artère du réseau qui embrasse en tout près de 600 kilomètres[1]. Comme jadis dans les travaux des Pharaons la population indigène a été conduite à la corvée pour l'exécution du chemin de fer; cette fois au moins elle était au service d'une pensée féconde, propre à réagir peu à peu sur son sort. Dès que certains intérêts anglais sont engagés dans cette opération, nous pouvons nous figurer qu'ils ont dû s'élever avec acharnement contre l'idée du canal de Suez. C'est là une petite cause, mais c'en est une, des animosités qui se sont attaquées au grand ouvrage si courageusement entrepris par M. de Lesseps, et dont l'achèvement aurait sur la richesse de l'Égypte une influence bien autrement considérable que la voie ferrée actuelle[2]. Le chemin de fer n'en conserverait pas moins une valeur pour le pays, valeur qui pourrait s'accroître avec les éléments de vie que développerait le canal de Suez. L'honneur d'avoir octroyé cette dernière concession revient à Mohammed-Saïd-Pacha; ce ne serait pas une mince gloire pour la Porte ottomane que de savoir elle-même prendre résolûment son parti, malgré les sollicitations intéressées qui ne cessent de l'assiéger.

Loin de l'oasis ferrée des bords du Nil, il n'y a plus

1. Le chemin du Caire a nécessité la construction d'un pont sur le Nil de 427 mètres de long, avec une seule voie ferrée au milieu et deux routes latérales pour les piétons et les chameaux. Le chemin de fer a été inauguré le 1er janvier 1857, et le pont du Nil le 16 décembre 1859. — « Les Arabes eux-mêmes ont promptement adopté cette voie nouvelle de circulation ». *Un hiver en Égypte,* par M. Eug. Poitou.

2. Voyez sur la question de l'intérêt anglais les travaux publiés par M. J.-J. Baude et par M. Paulin Talabot, sur le canal de Suez; et au sujet de l'avenir du bassin de la Méditerranée, un écrit déjà cité dans le premier volume (page 334), *Système de la Méditerranée*, par M. Michel Chevalier.

en Afrique que des projets. Ainsi on s'occupe dans la colonie anglaise du cap de Bonne-Espérance de la construction d'une ligne de 75 à 80 kilomètres, qui partirait de la ville du Cap et traverserait un pays où se récoltent les meilleurs produits agricoles de la colonie. Ainsi encore sur un point diamétralement opposé, aux bords mêmes de la Méditerranée, dans cette Algérie si glorieusement et si chèrement acquise à la France, on projette ou plutôt on commence la construction d'un réseau qui nous touche de trop près pour ne pas exciter nos préoccupations.

Les chemins de fer algériens, dont l'établissement a été décidé par une loi du 20 juin 1860, avaient été promptement concédés à une compagnie, moyennant subvention et garantie d'intérêts. On a fait annoncer depuis que le capital était intégralement souscrit : mais l'avait-il été par des souscripteurs disposés à répondre aux appels de fonds? C'est douteux; ce qui est certain, c'est qu'une loi rendue en 1861, en ouvrant un crédit pour les travaux de la petite ligne d'Alger à Blidah, prévoit le cas où la convention passée avec les concessionnaires resterait inexécutée. L'entreprise des chemins de fer algériens répond surtout à des intérêts politiques, intérêts liés d'ailleurs à ceux des indigènes tout autant qu'à ceux des colons. L'examen du tracé général suffirait pour faire comprendre que les raisons qui l'ont déterminé appartiennent à cet ordre-là. L'opération, il eût été facile de le voir, ne se prêtait nullement à former ce qu'on appelle une affaire.

Le projet a pourtant aussi son côté économique. Sa vraie portée consiste à favoriser l'application progressive, la seule possible d'ailleurs, du programme à la fois politique et économique qu'avait si bien compris

S. A. I. le prince Napoléon, programme se résumant dans ces deux mots : assimilation et droit commun. Mais l'intérêt économique se concentre particulièrement sur quelques points, par exemple autour d'Alger vers Blidah, puis aux deux extrémités opposées de l'Algérie à Constantine et à Saint-Denis du Sig. Qu'outre le chemin de Blidah, on exécute les deux petites lignes de Philippeville à Constantine et d'Oran à Saint-Denis, qui assureraient un débouché vers la mer à deux centres de richesses soit minérales, soit agricoles, et on aurait singulièrement facilité l'essor de l'élément industriel. Le système d'un réseau qui n'a pas réussi jusqu'à ce jour se trouverait provisoirement remplacé par celui des tronçons. Dans l'un ou l'autre cas, les raisons qui dirigent la France appartiennent à une pensée de civilisation et diffèrent ainsi essentiellement de la pratique anglaise dans l'empire indien.

## III

### LE NOUVEAU MONDE

**Le Canada. — L'Amérique centrale et le transit interocéanique. — L'Amérique du Sud. — Le continent austral.**

Considérée indépendamment des États-Unis, l'Amérique peut se décomposer, au point de vue de l'expansion des chemins de fer, en trois arènes distinctes les unes des autres : l'extrême nord, la région placée au centre entre les deux continents, et l'Amérique méridionale. Au nord, dans les possessions britanniques que baigne le Saint-Laurent, on trouve à l'heure qu'il est presque autant de lignes ferrées que dans les états limitrophes de la confédération américaine. Quoique beaucoup plus lent à se

prononcer, l'esprit qui a régné dans la colonie anglaise a été le même qu'en Amérique. Une fois à l'œuvre, il s'est montré actif et résolu [1]. On ne peut pas dire que les perspectives qui attendent les chemins canadiens soient identiques à celles qui s'ouvrent devant les chemins des États-Unis; les premiers trouveront à l'ouest, au delà des grands lacs, dans la rigueur de la température, des obstacles que nous avons signalés à propos des futurs chemins du Pacifique, obstacles très-réels, bien que le climat soit moins rigoureux dans la partie occidentale de la Nouvelle-Bretagne que ne le ferait supposer la latitude même de la contrée. Les voies ferrées des États-Unis rejoignent sur plusieurs points celles du Canada, qui, abstraction faite de la différence de nationalité, pourraient en être considérées comme une annexe. On sait du reste que les États-Unis ne déguisaient point naguère l'impatience avec laquelle ils regardaient leurs voisins du nord. Tout bon Yankee a rêvé plus d'une fois l'expulsion des Anglais des rives du Saint-Laurent. La guerre antifédérale de 1861 a naturellement imposé silence à ces prétentions, quoiqu'elles restent vivantes au fond des âmes. Mais il arrivera peut-être que la guerre aura pour conséquence de créer un élément auquel la société

1. Le Canada ne possédait, en 1847, qu'une seule ligne de 35 kilomètres environ; en 1855, il avait près de 1,300 kilomètres exploités. Ce dernier nombre a presque triplé de 1855 à 1862. Montréal est le centre d'où rayonnent les principales lignes. Cette situation suffirait pour expliquer la dépense faite en vue de mettre cette ville, et avec elle le Canada occidental, en relation directe avec les ports septentrionaux de l'Union au moyen du pont Victoria, dont la construction a coûté environ 32 millions de francs et duré six années. Ce pont qui traverse le Saint-Laurent à 7 ou 800 mètres de Montréal mesure près de trois kilomètres de long; il est construit sur le plan du fameux pont tubulaire du canal Menai dans la principauté de Galles.

américaine n'avait donné qu'une place insignifiante dans le passé, je veux parler de l'élément militaire. Amené par la force des choses à se développer, cet élément viendrait à son tour surexciter plus tard et favoriser les vues de domination exclusive que n'abandonnera point la race anglo-américaine, et qui étendrait encore la carrière devant le réseau des états du nord.

Tandis que les chemins canadiens ont pour principal rôle de servir à l'exploitation et à l'écoulement des produits du pays, les voies ferrées de l'Amérique centrale sont avant tout un moyen de transit mis au service du commerce étranger. Leur tâche consiste en effet à faciliter les communications entre l'Amérique orientale et l'Europe d'une part, et les états situés sur l'Océan pacifique, d'autre part. Sans doute l'établissement de la ligne projetée, dont nous avons parlé plus haut, de l'un à l'autre océan à travers le territoire de l'Union, porterait préjudice aux routes de l'Amérique centrale. En attendant, les divers états situés au fond du golfe mexicain s'efforcent de tirer le meilleur parti possible de leur situation géographique. Le chemin de Panama ouvert depuis le 28 janvier 1855, et dont la longueur est d'environ 75 kilomètres, permet d'effectuer en cinq ou six heures un trajet qu'on avait à grand'peine en dernier lieu réduit à trois journées, et qui jadis en avait exigé jusquà 15 ou 16. Le service rendu est donc évident; mais les tarifs de la compagnie du chemin de Panama sont fort élevés, si élevés même qu'ils ont contribué à faire surgir de toutes parts l'idée de créer des concurrences. Le Mexique veut avoir sa ligne de transit, et il concéde à une compagnie américaine un chemin de fer par l'isthme de Téhuantépec, sauf à recourir provisoirement au transport en diligence et en bateau à vapeur. L'état de Honduras

songe à une voie ferrée partant de Puerto-Caballo sur l'océan Atlantique et gagnant la baie de Fonseca sur l'océan Pacifique[1]. Les projets ne se sont pas arrêtés aux chemins de fer. L'idée d'un canal qui seul, il faut l'avouer, réaliserait pleinement la jonction des deux mers, cette idée n'est point abandonnée. On sait avec quelle résolution elle avait été reprise il y a quelques années par M. Félix Belly, qui avait obtenu une concession de l'état de Nicaragua. Les obstacles survenus semblent laisser pour le moment le champ absolument libre aux chemins de fer destinés à se disputer le transit dans l'Amérique centrale.

Ce caractère de voies de transit n'est pas celui des chemins dans l'Amérique du Sud. Tant s'en faut : dans cette partie du continent, les lignes serviront à l'exploitation des ressources naturelles de tout genre que la Providence y a si largement répandues. L'espace n'y manque pas ; mais pour que l'action s'y produise sur une échelle un peu vaste, il faudrait que les peuples issus du sang européen, qui s'y agitent encore confusément sur tant de points, eussent enfin trouvé les conditions d'une existence régulière et stable. Qu'on suppose ces états pacifiés, qu'on suppose la population accrue s'épandant dans les vallées des grands fleuves du sud comme elle l'a fait au nord dans la vallée du Mississipi, et on comprend quelle mission auraient ici les chemins de fer. Quelques signes effectifs se sont manifestés, peu importants sans doute si on les considère en eux-mêmes, mais

1. L'une et l'autre de ces deux routes sont bien plus longues que le chemin de Panama, l'une et l'autre traversent quelques districts fort malsains ; mais en revanche on se prévaut des difficultés qu'offrent pour l'embarquement et le débarquement les rades où aboutit le chemin déjà exploité.

très-significatifs comme preuves du besoin qui commence à travailler les populations. Au Chili, à Buenos-Ayres, des emprunts contractés par le gouvernement, des fonds votés par la législature, témoignent en effet qu'on a conscience des nécessités actuelles. Le mouvement s'est prononcé avec plus d'ardeur et de suite encore dans l'empire du Brésil, dont le sol recèle tant de richesses et dont la situation politique s'est d'ailleurs régularisée[1]. Dans la plupart des autres états de l'Amérique du Sud où la société semble toujours dans une période d'enfantement, la politique domine pour les voies ferrées la question d'avenir. Si les frénétiques emportements des guerres intestines cédaient la place à la compétition des intérêts industriels, la population s'accroitrait bientôt, et les chemins de fer serviraient à former des centres d'où la vie rayonnerait à travers des espaces immenses inoccupés aujourd'hui.

Sous certains rapports, le continent austral, qu'il nous reste à visiter, participe du caractère de l'Amérique du Sud. Là aussi, c'est l'accroissement de la population, dans la Nouvelle-Galles du Sud, dans l'Australie du Sud, dans le district de Victoria au nord, qui peut seul amener peu à peu des conquêtes du côté de l'intérieur. La découverte des gîtes aurifères dans la région méridionale, en donnant l'essor aux relations du commerce, accélère le mouvement. Que les émigrations se développent, qu'elles marchent vers le centre, et il n'est pas possible de douter que les pionniers les plus avancés ne soient jaloux de s'assurer par des rails une communication avec leur point de départ[2].

1. *Le Brésil en 1858 sous l'empereur Dom Pedro II,* par M. Pereira da Silva.

2. Nous avons eu nous-même l'occasion il y a déjà assez longtem

La destinée des chemins de fer sera, du reste, plus étroitement circonscrite en Australie que dans l'Amérique du Sud, le premier de ces pays étant bien plus éloigné du courant de la grande circulation commerciale. Ces chemins vivront là de leurs ressources propres, n'étant eux-mêmes qu'un reflet des initiatives européennes.

## CHAPITRE V

### ASPECT DES VOIES FERRÉES SUR LES DIVERS POINTS DU GLOBE DANS UN SIÈCLE.

Lorsqu'on cherche à se rendre compte de la future expansion des chemins de fer dans le monde, on reconnaît bien vite l'exactitude du fait que nous avions énoncé tout d'abord. On voit clairement que ce n'est pas le développement qu'ont pris les réseaux dans chaque pays qui forme le signe distinctif de la situation actuelle. Un résultat plus grandiose frappe les yeux, à savoir la formation de ces lignes appelées internationales, comprenant les voies ferrées d'états divers et ne faisant plus de chacune d'elles que les rameaux d'un tronc commun. Nous l'avons dit : les artères où commence à circuler et où circulera de plus en plus la séve qui vivifie le corps européen sont composées de sections réclamées par l'intérêt particulier de chaque peuple. Les nations ne se sont mises à réfléchir sur le nouvel élément destiné à transformer leurs relations que du jour où elles se sont rencontrées à leurs frontières. Circonstance à noter !

de signaler les aspirations qui commençaient dès lors à se manifester en ce sens. — *Politique coloniale de l'Angleterre, L'Australie et la société australienne, Revue des Deux-Mondes*, 15 février 1847.

c'est le plus souvent auprès de ces mêmes places fortes où l'on vit si longtemps se produire leurs sanglantes querelles que devait s'opérer leur rapprochement. Sur le continent, l'œuvre n'est pas encore à son terme, et déjà le réseau exploité enveloppe presque tous les peuples. Tous les états du centre et de l'occident de l'Europe sont en communication les uns avec les autres au moyen des routes ferrées. Le groupe réunit une masse énorme de forces et d'intérêts, forces animées par des inspirations diverses, intérêts dérivant de sources différentes, mais visant à une fin identique. Le moment est proche où il n'y aura plus de solution de continuité entre les villes les plus méridionales de l'Espagne et les deux capitales de l'Empire russe ; le moment est proche où la locomotive partie du fond de notre Armorique pourra s'en aller jusqu'aux confins de la Turquie, en attendant qu'elle aille jusqu'au Bosphore. Déjà les voies nouvelles joignent entre eux les bassins de tous les grands fleuves, de la Loire, de la Seine, du Rhône, du Rhin, du Pô, de l'Elbe, de l'Oder, de la Vistule ; les voilà qui s'allongent vers le Niemen, le Dniester, le Volga, le Pruth, le Bas-Danube, et d'un autre côté vers le Tibre, l'Ebre, le Guadalquivir et le Tage.

Eh bien ! il est impossible de considérer l'arène ouverte, il est impossible de songer à ces besoins de communication entre les hommes et entre les peuples, — qui ont amené les chemins de fer et que les chemins de fer à leur tour multiplient à l'infini, — sans devancer par la pensée les promesses de l'avenir. On ressent je ne sais quel désir ardent, je ne sais quelle fièvre d'aspiration vers les merveilleux développements que la durée d'un siècle doit réaliser dans le monde. Après les indications que nous a fournies l'étude des quarante dernières

années, et celle des perspectives particulières à chaque pays, le champ des conjectures se déroule largement sous nos regards; on peut l'aborder sans se montrer téméraire. Dans cent ans, que de régions sillonnera la locomotive qui sont encore étrangères au mouvement de l'Europe moderne et demeurent plus ou moins plongées dans l'engourdissement du passé! L'Asie profondément entamée, les parties accessibles du continent africain frayées à l'activité de l'homme, l'Amérique du Sud percée jusqu'à son centre, centre si peu connu où errent encore de misérables tribus sauvages, l'Australie elle-même rivalisant avec le reste du globe pour implanter chez elle le nouvel instrument de civilisation, voilà quelques aspects de la scène que l'avenir promet de déployer aux regards des générations qui nous suivront.

Quelles que soient les perspectives qui se déploient ainsi plus ou moins loin de nous, un coup d'œil suffit pour prouver dès à présent que les régions destinées à se prêter le mieux aux progrès futurs sont encore celles où se sont accomplies jusqu'à ce jour les plus grandes, les plus nombreuses réalisations : c'est l'Europe, c'est l'Amérique du Nord. En Amérique, dans cent ans, le flux de la population venant des rivages de l'est et celui venant des territoires de l'ouest auront certainement réussi à se joindre à travers les Montagnes-Rocheuses et les grandes plaines du centre. Les régions du *far-west*, maintenant privées de *railways*, en compteront peut-être autant qu'en possèdent aujourd'hui les industrieux états de la Nouvelle-Angleterre. Nous avons déjà exprimé plus haut cette opinion : le mouvement d'expansion n'est que suspendu par la lutte actuelle. J'oserai dire que de cette lutte il pourra bien sortir plus énergique que jamais. Oui, certes, les perspectives d'avenir

demeurent immenses de l'autre côté de l'Atlantique.

Il en est de même sur notre sol européen. Dans l'ère qu'a marquée l'avénement des chemins de fer, l'Europe reste visiblement prédestinée à un rôle exceptionnel. Grâce aux nombreux débouchés que lui fournissent la vaste étendue de ses côtes et les golfes profonds qui la pénètrent de toutes parts, grâce aux espaces qui s'étendent devant elle du côté de l'Asie, on ne saurait guère assigner un terme à son action civilisatrice. Que de développements à l'orient et au midi dans un laps de cent années ! En quelque lieu qu'on s'arrête d'ailleurs, partout dans les entreprises contemporaines se révèle une intention identique : rapprocher et unir. Un mot peut résumer le rôle de chaque nation, de chaque membre de la famille humaine dans la période séculaire : activer par les chemins de fer l'expansion de la vie européenne, universaliser la civilisation dont le christianisme est l'âme.

---

# LIVRE DEUXIÈME

## QUELS RÉSULTATS PROMET L'AVENIR PAR RAPPORT AUX AMÉLIORATIONS ET AUX PERFECTIONNEMENTS DANS LE RÉGIME ET DANS L'EXPLOITATION DES VOIES FERRÉES.

---

L'expansion des voies ferrées tend à transporter désormais les compétitions des peuples sur un terrain nouveau, où il n'est fait appel qu'aux investigations de la science et au génie du travail. Ces rivalités propres à notre temps ont plus d'importance que n'en eurent jamais les luttes des siècles antérieurs. L'intérêt évident de chaque nation est donc de tirer le meilleur parti possible de ses chemins de fer, c'est-à-dire de constituer le régime le mieux approprié à tous les besoins que doivent satisfaire ces voies de communication. Les questions relatives à cet objet se multiplient à mesure que s'installent les grandes entreprises; les rapports internationaux en étendent la portée en les rattachant à la sociabilité générale. Aussi a-t-on vu partout, en France notamment, les conditions de l'exploitation préoccuper vivement l'opinion publique. On s'est interrogé sur les moyens les plus propres d'améliorer, de perfectionner. Il était inévitable que les compagnies fussent mises en cause. Le premier effet de la discussion devait

être de signaler à la fois l'importance et les difficultés de la tâche dont elles sont chargées. On arrive ainsi bien vite à la question de savoir comment cette tâche-là pourrait être le mieux remplie. Est-ce par l'industrie privée, est-ce par l'administration publique?

Le problème concernant le régime de l'exploitation compte parmi ceux sur lesquels il est le plus aisé de se méprendre, tant les éléments qu'il embrasse sont complexes. La science économique, dégagée de tout parti pris et de toute influence particulière, attentive à recueillir les enseignements de l'expérience, peut seule, en faisant usage de toutes les puissances de l'analyse, indiquer les moyens de solution. Sur ce terrain-là, nous aurons tout d'abord à examiner pour notre pays à quel système ses véritables intérêts lui commandent de donner la préférence. Puis nous rechercherons quelles améliorations permet d'espérer la pratique actuelle dans toutes les branches du service. Nous nous efforcerons, d'ailleurs, de nous inspirer constamment de la vraie mission de la science, qui consiste à déterminer les principes et à les mettre en relief.

## CHAPITRE I

**Systèmes d'exploitation. — L'état et les compagnies; clause relative au rachat des chemins de fer. — Probabilités d'avenir.**

Le système de l'exploitation des chemins de fer par des compagnies a tendu à prévaloir de plus en plus, depuis une vingtaine d'années, chez les différents peuples. Ce fut dès l'origine le système américain et anglais. Aujourd'hui il règne non-seulement en Angle-

terre et en Amérique, mais dans presque tous les pays de l'Europe et sur tous les autres points du globe où des lignes ferrées sont ouvertes à la circulation. Quelques états européens où des chemins sont exploités par le gouvernement, comme la Belgique, la Prusse, laissent une part, et souvent la plus forte part, à l'industrie privée. Sur la totalité des lignes existant à l'heure qu'il est dans le monde, il ne s'en trouve guère qu'un vingtième qui ne soit pas entre ses mains. Beaucoup de chemins appartenant primitivement à l'état sont passés dans le domaine des compagnies ; il n'y a pas, à notre connaissance, d'exemple du fait inverse[1].

La faculté de rachat après une période de quinze ans, stipulée chez nous dans les cahiers des charges, signifie-t-elle que l'état aurait l'intention d'exploiter quelque jour par lui-même ? Rien n'autorise une semblable interprétation. La clause dont il s'agit est une réserve qu'on a sagement fait d'insérer dans les contrats, qui n'est pas particulière à la France, qui se trouve reproduite dans la plupart des autres pays, parfois seulement avec quelque différence dans la durée du terme. La faculté de rachat à toute époque, après l'expiration du délai fixé, a du reste une portée immense, en ce qu'elle assure à l'état les moyens de rester toujours maître de la situation. Elle implique pleinement le droit de remplacer par d'autres les sociétés existantes, comme aussi la possibilité de tous les changements reconnus nécessaires. Mais le pouvoir de rompre au besoin avec une compagnie pour lui en substituer une autre qui offrirait des condi-

1. Chez nous, l'exploitation par l'état n'a jamais été qu'un fait insignifiant, considéré, du reste, comme transitoire. Ce mode s'est appliqué à 27 kilomètres avant 1848, puis durant les trois années 1849-50-51, à un chiffre variable qui ne dépassa pas 383 kilomètres.

tions meilleures ou plus sûres, cela ne signifie nullement que l'administration publique doive exploiter elle-même. La période de quinze années accordée à nos chemins de fer n'est au fond qu'une période d'essai; certes, on ne peut pas se plaindre qu'elle soit trop longue. Que la faculté de rachat, aux termes des cahiers des charges, ne se puisse exercer qu'après l'expiration de cette période, c'est incontestable. Autrement, point de contrat; ce serait laisser la question au bon plaisir de l'état et supprimer la certitude d'une durée quelconque. Nous croyons l'avoir démontré à l'occasion du projet d'expropriation forcée de 1848[1]. En résumé donc, la clause du rachat, entendue dans son véritable sens économique, ne préjuge rien quant au mode futur d'exploitation. Comme elle laisse la question entière pour l'époque indiquée, il y a le plus grand intérêt à se rendre compte, au point de vue de notre situation, du mérite de l'un et de l'autre système, système de l'exploitation par les compagnies, système de l'exploitation par l'état.

En face des difficultés nombreuses et complexes qu'offre l'exploitation, la combinaison actuelle nous semble fournir infiniment plus de garanties que celle qui remettrait tout entre les mains de l'administration. Ne voit-on pas en effet que les compagnies sont sans cesse surveillées, contrôlées, au besoin redressées par l'autorité? Supposez celle-ci agissant seule, tout contrôle efficace disparaît aussitôt. Ajoutons que l'exploitation par l'état serait nécessairement beaucoup plus coûteuse. L'administration n'aurait pas ce mobile si puissant qui pousse toute entreprise privée à faire fructifier le capital engagé. L'expérience l'atteste surabondamment : ce

1. Même volume, page 87.

que l'état exécute coûte plus cher que ce qu'exécute l'industrie. Cet œil intéressé du maître, comme on l'a dit tant de fois, manque essentiellement. Autre trait. L'action de l'état donnerait lieu aux plus graves inconvénients sous le rapport de la responsabilité. L'administration a sa sphère propre où viennent aboutir, où viennent se toucher en quelque sorte, pour se concilier, les intérêts particuliers. Elle y rend des services journaliers inappréciables. Si elle en sort pour se livrer à des actes qui par leur nature constituent sur une grande échelle un véritable trafic commercial, elle s'expose à d'incessants conflits, à des chocs perpétuels propres à diminuer sa considération dans l'opinion publique. Son rôle naturel est assez élevé, assez fécond, pour qu'elle n'en réclame point d'autre.

Quant aux réformes, aux perfectionnements que le cours des choses rend journellement nécessaires, chaque lecteur a déjà fait cette réflexion que le stimulant manquerait bien plus avec le système de l'exploitation par l'état. Dira-t-on que le gouvernement éprouverait l'influence de l'opinion publique? D'accord; mais l'opinion publique exerce aussi son influence sur les compagnies, qui de plus sont soumises à la surveillance effective de l'autorité. L'administration peut, avec le régime actuel, suivant les circonstances, ménager ou exiger des modifications, des améliorations qu'en présence des lois qui la régissent, des conditions imposées à ses mouvements, elle ne se serait peut-être pas préoccupée de réaliser elle-même.

On a fait valoir des arguments d'un autre genre, des arguments puisés dans l'ordre financier, contre l'exercice de la faculté de rachat. On ne peut nier, en effet, que sous ce rapport l'opération suscite des objections

considérables. On sait d'avance ce que l'état sacrifierait, on ne sait pas ce qu'il gagnerait. Outre la somme à payer comme prix du rachat calculé d'après le chiffre du revenu[1], il faudrait ajouter aux sacrifices du trésor les divers impôts pesant aujourd'hui sur les expéditions faites par chemins de fer et sur les titres des compagnies, ainsi que les divers services qui sont rendus à titre gratuit pour le transport des dépêches et à prix réduit pour celui des troupes. Cependant les objections tirées de l'ordre financier ne sont pas les plus sérieuses. Le parallèle établi tout à l'heure entre l'exploitation par l'industrie privée et l'exploitation par l'administration publique est d'une bien plus haute signification. Ce qui nous paraît également très-grave, ce sont les considérations qui se rattachent à la destinée du principe de l'association dont la merveilleuse fécondité s'est manifestée chez nous, depuis vingt-cinq ans et surtout depuis douze, par des traits irrécusables. Ne fût-ce qu'à titre d'exemple pour le développement des ressources du pays, il y aurait avantage à maintenir intactes les forces que les sociétés de chemins de fer ont réunies. Il importe qu'en dehors de l'état, quoique sous son égide, il se constitue des faisceaux d'intérêts, des foyers d'action. C'est l'inévitable condition de l'épanouissement de la vie industrielle. Le système actuel y satisfait tout en permettant à l'influence de l'état de s'exercer efficacement, dans la mesure voulue par l'intérêt public.

Certes, pour tout homme habitué à réfléchir un peu sur les questions économiques, pour tout observateur impartial, de pareilles considérations semblent de nature à écarter, je ne dis pas de la polémique, mais de la pen-

1. On évaluait, en 1860, la somme nécessaire au rachat des chemins concédés, à 8 millards 422 millions. — M. G. Poujard'hieu.

sée des hommes d'état toute idée de rachat. Disons-le pourtant : malgré des arguments qui ne supportent guère de réplique, il ne tiendrait qu'au gouvernement, s'il n'avait pour règle sa propre sagesse, de s'emparer des chemins de fer. Qu'une telle mesure s'accomplisse, et il se trouverait des individualités assez préoccupées de vues étroites et de mobiles éphémères pour s'en réjouir quelque temps. Ainsi vont les choses en France. Seulement l'exploitation par l'autorité serait à peine organisée qu'on entendrait surgir les plaintes les plus vives. C'est alors que se multplieraient les reproches déjà si nombreux, quoique le plus souvent si injustes, qu'on ne se fait pas faute d'adresser à l'administration. Le bon sens public triomphera de ces tendances irréfléchies dont le gouvernement connaît le péril et auxquelles il sait résister. Il dépend aussi des compagnies de les combattre, de les affaiblir, en appliquant de plus en plus dans l'exploitation les véritables principes. C'est leur intérêt évident; elles se rendent parfaitement compte du bénéfice que l'état s'est proposé de recueillir en leur déléguant quelques-unes de ses prérogatives essentielles, en leur attribuant la jouissance d'une partie de son domaine. Nous insisterons un peu plus loin sur les rapports de ces entreprises avec l'autorité. Mais une réflexion indispensable à produire tout de suite, c'est que, si l'intérêt du public veut qu'on surveille attentivement les compagnies, il ne veut point qu'on gêne, qu'on embarrasse leur action par d'inutiles liens. Chargées d'entraves, incessamment menacées dans leur lendemain, elles n'auraient plus l'énergie qu'exige leur mission. L'esprit d'initiative leur ferait défaut; elles reculeraient tout naturellement devant les dépenses, devant les sacrifices dont elles ressentiraient le poids actuel sans être

assurées de compensations dans l'avenir. Le pire des régimes serait à coup sûr celui où l'industrie énervée, dénuée de tout ressort, se trouverait forcément réduite à l'impuissance. Alors sans doute l'exploitation par l'état deviendrait inévitable ; elle le deviendrait seulement parce que l'exploitation par les compagnies aurait été rendue impossible. Au moment où l'on adopterait le premier de ces systèmes, en dépit des inconvénients signalés, ce ne serait plus une question de préférence, car l'autre n'existerait plus que de nom. Le lecteur peut juger sur quelles probabilités repose dans l'avenir l'exploitation par l'industrie particulière.

## CHAPITRE II

### LE PUBLIC ET LES COMPAGNIES. — DROITS ET DEVOIRS RESPECTIFS.

#### I

**L'économie future au point de vue des divers modes du service.**

1° *Principes généraux.* On n'oublie que trop souvent la situation réciproque du public et des compagnies de chemins de fer. Les plus simples principes en cette matière suffisent cependant pour l'éclaircir. Que sont les compagnies ? Des agglomérations d'intérêts particuliers qui ont traité avec l'administration représentant l'intérêt général du pays. Ici se rencontrent donc toutes les conditions constitutives du contrat synallagmatique. En attribuant l'exploitation aux compagnies, l'état a entendu qu'elles rendissent loyalement tous les services dont les voies ferrées pouvaient être la source. De leur côté, les

compagnies ont voulu trouver un moyen de faire fructifier leurs capitaux. Il fallait bien que l'état, en les constituant en vue de l'intérêt public, leur accordât certaines prérogatives; autrement les capitaux ne se seraient pas réunis, les associations ne se seraient pas formées. Soumettre ensuite le contrat à l'arbitraire d'une des parties, alors même que cette partie est l'état, ce serait violer les principes les plus élémentaires du droit. Soutiendra-t-on que le contrat avait originairement ce caractère de dépendre de la volonté de l'état? Mais alors ce serait l'entacher d'une de ces conditions potestatives qui vicient radicalement la clause qu'elles concernent, et dont la pensée ne saurait être prêtée au gouvernement. Ce dernier n'a pas prétendu garder ce qu'il concédait aux compagnies. *Donner et retenir ne vaut;* cet adage de notre vieux droit français peut servir à faire comprendre les relations qui naissent du contrat passé entre l'état et les concessionnaires.

L'allégation de l'intérêt général ne saurait autoriser des mesures envahissantes qui neutraliseraient l'effet des conventions. Comment en serait-il ainsi? Est-ce que l'état est l'ennemi de l'intérêt privé? N'en est-il pas au contraire la suprême garantie? Mais les avantages ont été concédés en échange de services que les compagnies doivent rendre. C'est vrai. Le public a donc le droit, disons mieux, chaque membre de la communauté, au nom de tous, a le devoir de réclamer le loyal accomplissement des conditions souscrites. Les compagnies sont tenues à donner ce qu'on peut résumer en un seul mot, *un bon service.* Un bon service, c'est-à-dire un service qui s'approprie, pour les réaliser dans la pratique, les données consacrées par la science. Sûreté, vitesse, simplicité et régularité des mouvements, application intelli-

gente des conditions du transport, en un mot, tendance continuelle vers le mieux : voilà ce que la société attend des compagnies aux mains desquelles elle a remis l'exploitation des voies ferrées.

2° *Sécurité ; accidents.* Parmi les devoirs descompagnies, celui qui touche le plus vivement le public, et cela pour des raisons trop visibles, c'est à coup sûr celui qui a trait à la sécurité. Tout accident imputable à la moindre négligence devient un texte d'accusations, et d'accusations des plus légitimes. La question des accidents est du reste indépendante du mode d'exploitation soit par l'état, soit par l'industrie privée ; elle tient exclusivement aux éléments intimes du service même. Quelques mots d'explication sont nécessaires sur cet important sujet.

Les moyens de transport les plus savants sont-ils en même temps ceux qui offrent le plus de sécurité aux voyageurs ? Question fort opportune à une époque comme la nôtre où l'application de la vapeur a si profondément transformé le système de la locomotion. Dans sa généralité, cette question s'applique aux divers modes de l'industrie des transports, mais surtout aux transports par chemins de fer, seul aspect sous lequel nous ayons à la considérer ici. Au premier abord, on pourrait croire que cette matière relève exclusivement de la science qui a pour objet l'exploitation technique des voies ferrées, et qu'elle est en dehors du domaine de cette autre science à laquelle ce livre est consacré, la science économique des chemins de fer. Au fond, néanmoins, il n'est pas difficile de reconnaître combien la technologie touche ici de près au point de vue économique. La sécurité n'est-elle pas la première condition pour que les transports se développent et pour que les chemins de

fer produisent, dans l'ordre industriel, comme dans l'ordre moral, tous les résultats qu'on en peut attendre? Autre considération : les renseignements recueillis jusqu'à ce jour nous permettront tout à l'heure de préciser, relativement aux raisons de sécurité, un fait général propre à tempérer les émotions de l'opinion publique.

Il suffit de réfléchir un instant pour reconnaître tout d'abord que chacun des mouvements de l'homme, chacun des efforts qu'il fait pour se mettre en relation avec le monde extérieur en embrassant l'espace, suscitent pour lui certains dangers contre lesquels il a besoin de se prémunir. Ainsi, par le fait si simple et si naturel de la marche, il est déjà exposé à plus d'accidents que s'il demeure immobile. Dans la course, le danger augmente. Veut-il s'aider d'une force étrangère à lui-même, par exemple celle du cheval, nouveau péril. A-t-il l'audace de tenter les flots, d'affronter l'immensité des mers, oh! alors les vents et l'abîme semblent bientôt conjurés contre sa frêle existence. Et cependant, sans cesse menacé, brisé souvent, il ne s'arrête point. Fidèle à la loi déposée au fond de son âme et qui le pousse à s'élever par l'étude et par le travail au-dessus des éléments de l'ordre matériel, il est infatigable pour dompter et pour faire servir à son usage les forces mêmes qui semblaient dirigées contre lui. Seulement, le succès ne lui reste qu'au prix d'une lutte incessante. Depuis les applications de la vapeur soit dans les diverses opérations du travail manufacturier, soit dans les transports, on a pu voir ce que pesait la vie de l'homme devant la force de ces engins puissants qu'il avait pourtant façonnés de ses mains, dès que l'insuffisance des précautions ouvrait une issue à leur révolte. La science n'a pas cessé de se préoccuper, notamment en ce qui concerne les

chemins de fer, de l'importante mission que ses propres conquêtes lui avaient départie. Mais où la pratique en est-elle arrivée aujourd'hui pour garantir la sécurité sur les voies nouvelles? Quelles prescriptions utiles peut-on ajouter à celles qui existent déjà dans les règlements? Une information sur ces deux points avait été confiée aux soins d'une commission créée vers la fin de l'année 1853, et composée d'hommes d'une compétence éprouvée. Que dans l'état actuel de la science les garanties contre les accidents dussent se rencontrer surtout dans les règlements des compagnies, telle avait été la première indication tracée. La commission devait s'occuper successivement de chacune des principales compagnies, et examiner dans chaque exploitation les détails du service, en ce qui touche soit au personnel, soit au matériel, soit aux ordres généraux.

Tous ces éléments ont été effectivement réunis dans le travail dressé par la commission[1]. On y trouve des tableaux présentant les accidents dans tous leurs détails, soit quant à leurs causes, soit quant à leurs effets par rapport aux personnes, depuis l'ouverture de chaque ligne jusqu'au 1er janvier 1854. Durant cet intervalle, le nombre des voyageurs transportés sur toutes les routes exploitées en France a été de 158,399,924. Le chiffre total des accidents de toute nature, même ceux dont personne n'a été victime, est de 1,869, et le nombre des personnes tuées ou blessées par le fait de l'exploitation ou par leur imprudence de 1,754, dont 642 morts et et 1,112 blessés. Le nombre des morts équivaut ainsi,

1. *Enquête sur les moyens d'assurer la régularité et la sûreté de l'exploitation sur les chemins de fer,* publiée par le ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics. — Secrétaire rapporteur, M. Prosper Tourneux.

pour 1 million de voyageurs à 4, et celui des blessés à 7. Si l'on dresse le compte des accidents imputables au fait même de l'exploitation, on trouve qu'il n'y a plus que 124 personnes tuées, c'est-à-dire moins d'une pour 1 million de voyageurs transportés, et 473 personnes blessées, c'est-à-dire 3 pour un million de voyageurs. On ne peut remuer ces chiffres, quelle qu'en soit la faiblesse relative, sans songer à tout ce qu'ils représentent de souffrances et d'affliction! Aussi n'avons-nous guère le courage d'ajouter, comme nouvelle atténuation au point de vue statistique, que dans le nombre des personnes atteintes sont compris les agents des compagnies, qui ne figurent pas dans le chiffre total des voyageurs. Une grande partie des victimes, durant la période qui nous occupe, période d'essai qui comprend les débuts de toutes nos principales lignes, ont été enveloppées dans les déplorables catastrophes de Meudon et de Fampoux. A Meudon seulement on a compté 52 morts[1]. Dans la statistique des accidents postérieurs à l'*Enquête,* le rapport du nombre des personnes tuées ou blessées au chiffre total des voyageurs a très-notablement diminué.

Une section des documents officiels à laquelle on s'arrête le plus volontiers consiste en plusieurs rapports sur divers moyens de sûreté proposés pour les chemins de fer. Les inventeurs avaient ici devant eux une carrière immense. Parmi les inventions examinées, celles

1. On ne lira pas sans intérêt que dans le nombre total des accidents il y a eu 21 incendies, dont 4 dans les gares et 17 sur la voie, sans que jamais aucun voyageur ait été atteint. On a eu à signaler aussi 8 machines ou wagons échappés par la faute des mécaniciens ou d'autres agents du service; 1 train en dérive ayant perdu sa route parce que l'aiguille était restée ouverte après le départ; enfin 1 convoi atteint par la foudre, mais sans dommage.

qui portent sur de nouvelles applications de la télégraphie électrique méritent une attention particulière. Non pas qu'on ait imaginé des combinaisons immédiatement praticables, mais parce que quelques-unes contiennent le germe de perfectionnements possibles. Les services que la télégraphie électrique rend déjà chaque jour à l'exploitation sont manifestes, et pourtant la science est loin d'avoir dit son dernier mot. Dans bien des cas, on demeure frappé de l'insuffisance ou de l'imperfection des appareils employés. C'est un motif pour les compagnies de se livrer à de persévérantes recherches, de tenter sans cesse quelques nouvelles expériences. Outre la télégraphie électrique, il est une application qui a beaucoup exercé l'esprit des inventeurs : nous voulons parler des freins destinés à arrêter les convois. Rien de plus important : un mécanisme sûr préviendrait la plupart du temps les collisions ainsi que les suites d'un déraillement. De nombreux systèmes ont été décrits : quelques-uns sont entachés d'erreurs graves, au point de vue des données de la science physique. Certains inventeurs, séduits par la pensée d'opérer l'arrêt instantané des convois, n'ont pas pris garde que cet arrêt constituerait un danger véritable et proportionné au degré de la vitesse. Malgré ces écarts, plus d'une indication vraiment ingénieuse et digne d'être expérimentée s'est produite de ce côté. Tels inventeurs partant des principes rigoureux de la science visent à mettre en rapport l'énergie du mécanisme de l'enrayage avec la quantité de force dont le train est animé, et à transformer promptement la vitesse en une vitesse moindre avant d'obtenir un arrêt complet. L'idéal à poursuivre en dehors du moyen si simple, mais trop radical, du renversement de la vapeur, serait la décou-

verte d'un frein d'une application facile et sûre, qui pût agir simultanément sur toutes les roues de tous les véhicules d'un convoi [1].

Si l'on se reporte aux causes qui les ont occasionnés, on reconnaît que les accidents sont dus principalement soit à l'état défectueux de la voie, à l'imperfection du matériel moteur et roulant, soit à l'inobservation des mesures de police concernant la marche des trains. Il est reconnu que la sécurité de l'exploitation repose sur trois conditions principales : le bon choix du personnel dans toutes les branches du service ; le perfectionnement du matériel et de tous les appareils destinés à donner des indications aux trains en marche ; l'existence de règlements d'exploitation simples, clairs, faciles à retenir. De ces conditions, les deux premières dépendent des compagnies ; les règlements sont subordonnés pour une part importante à l'action de l'état. Sur ce dernier point l'essentiel est de savoir éviter avec un soin égal et l'insuffisance et l'exagération.

Reste maintenant la question posée tout à l'heure : les moyens de transport les plus savants sont-ils en même temps ceux qui offrent le plus de sécurité aux voyageurs? Nous ne serons contredits par personne quand nous dirons d'abord que, dans l'exploitation des chemins de fer, comme dans toute autre application de l'activité humaine, les dangers vraiment redoutables, les dangers propres à susciter de légitimes appréhensions, ce sont ceux qui semblent dépendre de causes capricieuses, de causes trompant à tout moment les efforts de la prudence individuelle. Ainsi quand, il y a une trentaine d'années,

1. Notons entre de nombreux exposés dignes d'attention : *Nouveau système d'appareils électriques*, par M. Gustave Marqfoy; — *Notice sur les freins à sabots*, par M. L. Ordinaire de Lacolonge.

on voyait des explosions de chaudières à vapeur survenir dans les situations les plus diverses et même sous des influences contradictoires, on pouvait concevoir un juste effroi en face de ces phénomènes qui paraissaient échapper à tous moyens préventifs. Si l'on examine dans leurs moindres circonstances les accidents consignés dans les annales de l'exploitation des lignes ferrées, on n'en trouve presque aucun qui soit au-dessus de la prévoyance humaine. Ces catastrophes, envisagées dans leurs causes, ne sont donc pas de nature à produire sur les esprits une épouvante résistant à la réflexion. On reconnaît que de tels malheurs, loin d'être en dehors du domaine de la prudence individuelle, sont de ceux qui peuvent aisément être évités. Le triomphe de la science consiste à mettre de plus en plus à la disposition de l'homme les moyens de maîtriser les causes d'accident. De cette manière le cercle de la responsabilité de l'exploitation s'étend en même temps que les moyens de sécurité s'accroissent. Plus, dans l'industrie des transports, les procédés suivis relèvent des enseignements scientifiques, et plus l'instrument matériel se trouve asservi à la main qui le dirige. C'est là le fait auquel nous faisions allusion plus haut et qui doit être considéré comme très-rassurant. L'induction qu'on en peut tirer porte en elle-même des motifs de confiance encore plus déterminants que les chiffres. Tout se résume alors en un seul mot : veiller.

Point de doute désormais sur la question posée. On doit dire d'une manière générale que les procédés de transport les plus savants, bien entendu quand ils sont sortis de la phase des tâtonnements, sont ceux qui offrent le plus de sécurité aux personnes. Les compagnies de chemins de fer se méprennent sur le fond des

choses lorsqu'elles se montrent si promptes, au lendemain d'un accident, à arguer de la force majeure. Elles subordonnent l'intérêt de l'avenir à des considérations éphémères. Ce qu'elles doivent, au contraire, s'appliquer à établir, afin de rassurer les esprits, c'est que les causes d'accidents échappant par leur nature à tout effort humain, sont aujourd'hui excessivement restreintes, pour ne pas dire nulles. En tenant ce langage, elles seraient dans la vérité. Grâce à Dieu! l'argument tiré de la force majeure n'est presque jamais admissible, et il le devient de moins en moins. Lorsqu'on fait le grand jour sur la question des accidents de chemins de fer, on tend à assurer la régularité et la sûreté du service. Il y a déjà quelques années que nous avons eu nous-même l'occasion de le dire : en nulle autre matière, la publicité ne saurait être plus utile. D'une part, les faits exposés dans leur vérité prouvent au public que les raisons actuelles de sécurité qu'offre la science sont énormes; ils rassurent les esprits portés à s'émouvoir. D'une autre part, ils sont propres à écarter les chances défavorables, car ils éclairent sur les causes réelles de danger, et ils enseignent aux agents des compagnies l'importance du devoir de chacun et l'étendue de sa responsabilité, quelle que soit sa place dans la hiérarchie [1].

3° *Vitesse.* Les précautions contre les accidents sont d'autant plus nécessaires que la vitesse est plus forte. C'est une des raisons pour lesquelles les frais croissent en même temps que la rapidité du transport. Il faut dire

1. Nous exprimions cette opinion au sujet même de l'*Enquête,* dans un travail publié par le *Moniteur* du 23 novembre 1858. — Nous donnions ainsi d'avance notre adhésion à des réflexions faites depuis lors sur les utiles effets de la publicité en cette matière.

en outre que le matériel se fatigue davantage. Mais cela n'empêche pas que les compagnies ne doivent au public toute la vitesse compatible avec la sûreté, c'est-à-dire toute la vitesse que peut raisonnablement donner l'instrument qu'elles ont entre les mains. La vitesse doit en outre s'augmenter à mesure que le permettent les perfectionnements réalisés dans les divers engins ou procédés de l'exploitation. Cela est clair. Cette obligation n'est pas contractée seulement envers une partie du public, envers celle qui peut payer le prix des voitures de première classe ; elle existe à l'égard de tous les voyageurs ; tel est le principe général qu'on ne saurait trop rappeler avant de songer aux dispositions exceptionnelles. Cependant, lorsque la question de la vitesse, en même temps que d'autres questions concernant l'exploitation, a été portée, avec beaucoup d'à-propos et de justesse d'ailleurs, devant le corps législatif durant la session de 1861, on ne s'est occupé que de la vitesse des trains *express*, de la vitesse qu'on peut nommer aristocratique[1]. C'est une lacune dans la discussion.

La vérité est qu'en l'état actuel des choses on constate une différence beaucoup trop grande, pour la durée du trajet, entre les trains composés exclusivement de voitures de première classe et les trains qui contiennent des voitures de toute catégorie. Sur quelques lignes, on associe les voyageurs de la seconde classe au bénéfice d'une vitesse moyenne, en créant ce qu'on appelle des trains *directs*, qui tiennent le milieu entre les trains *express* et les trains *omnibus;* mais sur la plupart, les voyageurs de deuxième et ceux de troisième classe sont également sacrifiés. Le bénéfice du temps n'est réservé

1. Voy. les discours fort importants d'ailleurs de MM. Auguste Chevalier et de Franqueville : *Moniteur*, 25 juin 1861.

qu'aux seuls voyageurs des trains *express*. Un autre fait frappe les yeux, à savoir la peine extrême qu'on se donne pour détourner les voyageurs de prendre les voitures les moins chères. Il y a telle compagnie notamment qui déploie dans cette vue un luxe de combinaisons incroyable. En général, on accumule les désagréments pour la clientèle des humbles wagons. Tantôt les départs des trains contenant des voitures de toute classe sont fixés à des heures tout à fait incommodes; tantôt c'est le moment de l'arrivée qu'on s'efforce de rendre gênant. Il y a souvent sur la route des haltes inutilement prolongées. D'autres fois la composition des trains est arbitrairement transformée pour telles ou telles stations. Un convoi parti avec des voitures de toute classe devient *express* en arrivant à telle ville, soit parce qu'il y passe à une heure trop commode, soit parce qu'il y reçoit le tribut d'un embranchement sur lequel on veut forcer les voyageurs à prendre les billets les plus chers. S'il s'agit de lignes aboutissant à la frontière, on gêne communément le plus qu'on peut, pour les trains *omnibus*, la circulation internationale. La part faite aux trains *express*, quant au nombre des départs, est d'ailleurs excessive, et tend à paralyser le mouvement des trains *omnibus*. Il y a des lignes où, pendant l'été surtout, on compte à peu près autant de trains *express* que d'autres trains.

Il est visible que les inconvénients de ce régime retombent sur l'immense majorité des voyageurs. Le nombre de ceux qui prennent les voitures de première classe équivaut environ à 10 pour 100 du chiffre total [1].

1. La ligne du Nord qui se trouve, par suite des relations avec l'Angleterre et avec l'Allemagne septentrionale, dans les conditions les plus favorables sous ce rapport, n'a transporté en 1861 que 104 voyageurs de première classe sur mille; sur les 896 autres voyageurs, 689 appar-

Le but poursuivi est évident : contraindre les voyageurs qui veulent jouir du principal avantage des chemins de fer à subir le chiffre le plus élevé du tarif. Nul doute que les entreprises ordinaires de transport n'aient le droit de recourir à des combinaisons de ce genre, puisqu'elles n'ont été dotées d'aucun monopole; mais dans des exploitations comme celles des chemins de fer, dont le privilége concédé par l'état est la base, la vitesse n'est-elle pas l'avantage qui représente le plus directement pour tous les citoyens le prix du sacrifice imposé à chacun d'eux ? On pourrait conclure qu'il devrait y avoir des places de toute classe dans tous les trains. Demander l'application de cette règle, ce ne serait pas demander une chose insolite. En France même, quelques lignes secondaires n'admettent aucune distinction dans la composition des convois. Il en est de même sur beaucoup de chemins étrangers. Aux États-Unis telle est la règle. Faisons remarquer en outre que les trains privilégiés installés sur un grand nombre de lignes en Angleterre, en Belgique, en Allemagne, existent à une autre condition que chez nous : les compagnies font payer les places beaucoup plus cher dans ces convois de luxe. Quoiqu'un tel mode soit vicieux sous d'autres rapports, et peu applicable en France, il peut en résulter du moins une sorte de compensation dont le principe manque sur les chemins français.

L'économie de l'avenir ne nous semble pas toutefois devoir aller jusqu'à l'interdiction absolue des distinctions actuelles. La différence dans la composition des trains correspond à des habitudes prises et aussi à

tenaient à la troisième classe. Notons encore que dans le chiffre des voyageurs des voitures de première classe figurent ceux qui prennent ces voitures dans les trains *omnibus*.

quelques exigences positives. Il y aurait des inconvénients, pour l'industrie et le commerce notamment, à supprimer les trains de vitesse exceptionnelle. On serait d'ailleurs dans l'impossibilité matérielle de donner cette même rapidité à tous les convois. En outre, si tous les trains avaient des voitures de toute classe, les voyageurs, du moins pour les grandes distances, afflueraient à la même heure de la journée, à l'heure la plus commode ; avec cet encombrement, le service deviendrait bien difficile pour ne pas dire impossible. On devrait aussi multiplier considérablement le nombre des départs, les trains rapides ne pouvant recevoir qu'un nombre très-limité de voitures. L'économie rationnelle, qui est l'économie vraiment pratique, n'interdit donc pas quelques différences; seulement elle ne les admet qu'à deux conditions. La première, c'est qu'on fera disparaître des distinctions aussi exagérées que les distinctions existantes. La différence de vitesse entre les trains *express* et les trains *omnibus* doit être diminuée; on doit imprimer à ces derniers une marche plus prompte, retrancher les retards inutiles, comme aussi toutes les combinaisons destinées à peser sur le plus grand nombre des voyageurs. La deuxième condition consiste à prendre la différence pour ce qu'elle est effectivement dans les règlements français, où elle n'existe qu'à titre d'exception. Tous les trains doivent contenir des voitures de toute classe, voilà le principe. Une dérogation ne peut avoir lieu sans une autorisation spéciale du gouvernement. Or il ne saurait être admis que l'exception sera appliquée de manière à rendre la règle générale aussi gênante que possible; c'est insoutenable. On peut croire que l'économie de l'avenir sera plus favorable au grand nombre; on peut croire que le système de différencier la

vitesse au point de réduire démesurément pour la majorité l'effet des voies ferrées ne trouvera pas grâce devant ses appréciations.

Il ne nous paraît pas douteux que les compagnies seront amenées par le cours naturel des choses à transformer peu à peu leurs habitudes sur ce point. Elles s'abusent aujourd'hui sur leur propre intérêt. Le moyen de provoquer le public aux voyages, c'est de faciliter les mouvements, et non pas de s'appliquer à gêner plus ou moins 900 individus sur 1000. Rien ne serait plus favorable à la régularité du service que la suppression de ces arrangements arbitraires dont j'ai parlé plus haut et qui n'ont d'autre but que de pousser le voyageur à prendre les trains *express*. Plus les compagnies se rapprocheront du principe de l'égalité, plus elles favoriseront l'uniformité de la circulation, et plus il leur sera facile de calculer à l'avance les nécessités du service. Cette méthode aurait en outre pour résultat d'augmenter le nombre des voyageurs, car ellè rendrait les déplacements plus commodes et aussi moins dispendieux.

4° *Tarifs.* C'est encore une pensée d'égalité, c'est-à-dire une pensée d'équilibre entre tous les intérêts, qui a servi de base à l'économie des tarifs. Du reste, le sens commun réprouverait énergiquement tout système qui abandonnerait ici les choses au seul arbitre d'une exploitation commerciale. La préoccupation de l'égalité, l'ardente volonté d'exclure tout ce qui pourrait favoriser un intérêt particulier au détriment d'un autre, se retrouve au fond des diverses plaintes dont les tarifs ont été le sujet. Si les compagnies ont le droit de se mouvoir dans les limites tracées, ce ne peut jamais être qu'à la condition de considérer comme une loi suprême le maintien de l'équilibre entre tous les intérêts. Délé-

gataires de l'état, elles ont naturellement les mêmes devoirs que l'état; elles ne peuvent avoir des droits qu'il n'aurait pas lui-même.

Or, le principe auquel nous nous reportons, et qu'on a eu trop souvent le tort de négliger dans les discussions concernant les tarifs, est un principe d'intérêt général et d'ordre public. Lisez les lois et les règlements, et vous trouverez qu'ils y sont invariablement fidèles. Dès l'origine, il a été interdit aux sociétés exploitantes de consentir, sous aucun prétexte, au profit d'un ou de plusieurs expéditeurs, des réductions que l'on ne pourrait pas étendre à d'autres. Le cas avait été prévu où les chemins de fer auraient à se concerter avec certaines entreprises de transport par terre ou par eau; on avait voulu que, même alors, les stipulations intervenues reçussent une suffisante publicité pour mettre les diverses parties intéressées en mesure d'en réclamer le bénéfice. Cet esprit d'égalité s'est manifesté jusque dans les prévisions relatives à des détails, par exemple au factage et au camionnage, à l'ordre des expéditions, qui doivent s'effectuer d'après les numéros d'enregistrement, sans tours de faveur. Les procès dont les tribunaux ont fréquemment retenti, les pétitions adressées aux pouvoirs constitutionnels de l'état, prouvent assez que ces prévisions des règlements répondent aux exigences réelles de l'industrie et du commerce.

Les restrictions primitives ont laissé subsister cependant, sous la réserve de l'approbation du gouvernement, la possibilité d'introduire certaines faveurs, certaines différences dans le prix du transport des mêmes articles. Les tarifs ainsi réduits ont été qualifiés de tarifs différentiels, sauf à recevoir ensuite des dénominations spéciales d'après les circonstances. Ainsi la réduction était-

elle subordonnée à l'obligation que contractait un expéditeur de confier tous ses articles au chemin de fer? le tarif s'appelait *tarif particulier*. Était-ce à l'obligation de faire transporter dans l'année, dans le mois, une masse de marchandises dont le minimum était déterminé? le tarif prenait le nom de *tarif d'abonnement*. Ces deux genres de réduction avaient cela de commun qu'ils reposaient sur la quantité de matières transportées. Lorsque la différence de prix est fondée sur la distance parcourue, on conserve le nom générique de *tarifs différentiels*[1]. Voilà bien les variétés principales de la tarification.

Il faut voir si ces différents modes offensent les principes rappelés tout à l'heure et dérivant de la nature du droit même de l'état. En théorie, point d'hésitation : dès que l'approbation du gouvernement avait été réservée, dès que l'état pouvait examiner si aucun intérêt légitime n'était offensé, les principes demeuraient saufs. Une saine économie ne réprouve donc pas de prime abord et d'une manière absolue les arrangements de ce genre; elle enseigne seulement que les abus, les erreurs, pourraient entraîner les plus fâcheuses conséquences. Qu'une compagnie, par exemple, traite

1. La question des tarifs est une de celles qui ont été le plus discutées au point de vue de l'intérêt des compagnies par les feuilles spéciales hebdomadaires. Le *Journal des travaux publics* a publié aussi sur ce sujet une série d'articles de M. Amédée Sellier. — Voir : *Enquête sur les tarifs devant le Conseil d'état*, 1850; les publications mentionnées en note, plus haut, page 160 ; *Les tarifs des chemins de fer et l'intérêt public* (anonyme); *Les forces productives de la France*, par M. Louis Le Hir. — Les écrivains qui ont défendu la prérogative des compagnies ont trop souvent perdu de vue le fait d'un monopole dérivant d'une concession de l'état; ceux qui l'ont combattue ont trop souvent mis en oubli le contrat intervenu et ses conséquences naturelles.

avec un établissement qui consomme une grande masse de matière première, de la houille, du coton, du bois, et qui peut dès lors s'obliger à en faire venir dans un délai précis une quantité considérable ; qu'elle le favorise d'une différence, tandis que d'autres établissements secondaires restent sous l'empire de la loi commune, et ces derniers seront frappés d'un coup mortel. Par le jeu des tarifs on aurait également le pouvoir de bouleverser les relations existant entre les diverses localités, de favoriser l'une et de paralyser l'autre. Il serait aisé de rendre une industrie impossible sur une place où elle était traditionnellement exercée et de la transplanter ailleurs. On a dit aussi que les tarifs étaient un moyen de ruiner la navigation, de mettre les canaux en interdit, et cela par des réductions purement temporaires qu'on pourrait relever ensuite. Ce sont là des objections de fait, purement de fait. C'est au point de vue des faits que l'autorité publique les a accueillies. Les traités particuliers et les traités d'abonnement ont été abolis, les premiers par les cahiers des charges de 1857, les seconds par un arrêté ministériel de 1860. Cette interdiction signifie que des distinctions, faciles à spécifier théoriquement, avaient été reconnues ou impossibles ou du moins extrêmement difficiles dans la pratique.

Restent les tarifs différentiels reposant sur la distance. Ces tarifs-là peuvent sans doute présenter dans certains cas quelques inconvénients ; mais les inconvénients ne sont que de rares exceptions. Il est aisé, d'ailleurs, d'apprécier les avantages ou les inconvénients d'atténuations de prix calculées d'après la longueur du parcours ; on n'a pas besoin dans ce cas d'aborder l'examen de situations tout individuelles et de détails minutieux, presque insaisissables. Rien ne serait plus

funeste que de proscrire les réductions de ce genre. Pour qui connaît le système des transports par chemins de fer, ce serait rétrograder de la façon la plus choquante. Les tarifs différentiels ouvrent souvent l'accès des marchés à des produits qui ne pourraient pas les atteindre avec le poids des taxes ordinaires. Tandis que d'une part ils favorisent le développement des ressources générales du pays, ils ont pour effet, d'autre part, d'élargir le cercle d'approvisionnement des grands centres de consommation. Toutefois, pour en faire un salutaire usage, il faut joindre un grand tact à une profonde connaissance des lois économiques.

L'élévation des tarifs est, comme chacun sait, un fréquent sujet de reproche contre les compagnies. Quel est le sens économique de ces plaintes? On ne dénonce pas, bien entendu, des pratiques visant à excéder le maximum légal, ce qui serait impossible. Pour une foule d'articles, au contraire, les compagnies sont au-dessous et quelquefois fort au-dessous du chiffre qu'elles auraient le droit de percevoir. Ce qu'on entend, c'est que les chemins de fer n'opèrent pas certaines diminutions qui, sans nuire à leurs intérêts, procureraient de réels avantages à l'agriculture, à l'industrie, au commerce. La question ne saurait être posée que dans ces termes; le contrat passé avec l'état n'en autorise pas d'autres. Ainsi expliquée, elle concerne la circulation des personnes aussi bien que la circulation des marchandises. Comme l'abaissement des frais de transport a pour résultat de faciliter les mouvements, de multiplier les échanges, d'accroître les ressources sur chaque point du pays, il est bien naturel que l'idée des réductions préoccupe toujours le public. Que les chemins de fer aient amené une diminution de dépenses comparativement au passé, cela n'a plus besoin de

démonstration. Très-réelle pour le transport des personnes, la différence est énorme pour celui des marchandises, bien que les voies ferrées n'aient pu descendre jusqu'au tarif des voies navigables pour les articles qui s'arrangent de ce dernier système.

Si favorable qu'elle soit aux chemins de fer, la comparaison ne saurait prouver à elle seule que les différences obtenues soient à la fois assez grandes et assez convenablement ordonnées. Lorsqu'une institution nouvelle est créée avec des priviléges considérables, il ne suffit pas qu'elle vaille mieux que telle ou telle institution ancienne; il faut encore qu'elle donne tous les fruits qu'elle est susceptible de donner. C'est évident. L'exploitation a-t-elle toujours été, est-elle toujours dirigée par ces principes? On ne pourrait pas le soutenir, disons même qu'on ne pourrait pas l'espérer, tant il est facile de se laisser dominer ici par des considérations éphémères, ou séduire par les apparences. Suivez l'action des compagnies : vous voyez qu'elles n'usent que très-rarement et dans des occurrences exceptionnelles, à l'égard des voyageurs, de la faculté d'abaisser les tarifs au-dessous du maximum. Pourquoi le transport des personnes est-il beaucoup moins dégrevé que celui des marchandises? La raison en est simple : les compagnies se préoccupent de savoir si elles ont à redouter une concurrence, et une concurrence sérieuse. Or, sauf des circonstances fort rares dont elles se dégagent bientôt, elles ne craignent point de rivalité quand il s'agit des personnes. La vitesse, dont l'attrait est irrésistible, donne au chemin de fer un avantage incomparable. Aussi qu'est-il arrivé? Là où l'on avait abaissé les taxes on est revenu bien vite aux chiffres primitifs. Il n'est pas nécessaire d'aller loin chercher des exemples; on peut les prendre sous les yeux de

tout le monde, dans le groupe des lignes desservant les environs de Paris. Il y a quelques années, le chemin de Saint-Germain avait abaissé ses prix de 1 fr. 25 cent. à 75 cent., et le voyage pouvait même se faire, en prenant un billet de retour, pour 1 fr. 25 cent. au lieu de 2 fr. 50 cent. Le chemin de Versailles conduisait les voyageurs jusqu'à Saint-Cloud pour 25 cent. Les prix ont été remis à leur premier chiffre aussitôt qu'on a eu supprimé les derniers vestiges de la concurrence, ou bien constaté l'impossibilité de détruire certaines entreprises qui desservaient sur leur parcours des groupes de population trop éloignés de la voie ferrée [1].

Les marchandises, quelques-unes surtout, s'accommodent mieux d'un délai ; c'est pour cela qu'on est obligé d'abaisser les chiffres pour réagir contre d'autres moyens de transport. L'examen des diminutions introduites dans les tarifs atteste que les compagnies se montrent plus ou moins faciles, suivant que les matières peuvent plus ou moins s'approprier à des modes moins expéditifs. Qu'un chemin de fer soit obligé, par exemple, d'entrer en lutte avec ces voies navigables, avec ces canaux dont je parlais tout à l'heure, vous pouvez être sûr d'avance qu'il sera porté à diminuer ses prix. Les réductions opérées pour les houilles par la compagnie du Nord en sont un exemple entre cent autres [2].

1. Rappelons qu'en France la taxe est fixée à 10 centimes par kilomètre pour les voitures de 1re classe, 7 cent. 1/2 pour les voitures de 2e classe, 5 cent. 1/2 pour les wagons de la dernière catégorie, non compris l'impôt du dixième. En Belgique, le tarif est seulement de 8, 6 et 4 centimes. En Allemagne, les chiffres sont en moyenne moins forts qu'en Belgique.

2. Voir un discours rempli de données intéressantes de M. Édouard Dalloz, député; *Moniteur*, 13 juin 1861.

Cependant les chemins de fer sont loin d'effectuer, dans l'état actuel des choses, tous les transports qui devraient leur revenir. Une très-petite partie sans doute leur est enlevée par telle ou telle concurrence; mais une masse d'autres font défaut, parce que les tarifs existant renchériraient trop la matière. En calculant le coût du déplacement, on ne doit pas s'en tenir au prix net du tarif; il est notoire en économie voiturière que les frais de voiture augmentent à peu près du double de leur chiffre la valeur vénale des produits. En maintes circonstances, producteurs et consommateurs gagneraient à ce que tels articles pussent facilement se répandre dans les divers centres de consommation. Ne l'oublions pas, cependant, les compagnies ne peuvent réduire les taxes que sur les routes où l'abondance des matières à voiturer leur garantit une suffisante compensation. C'est également vrai pour les voyageurs. J'admets volontiers que l'augmentation du transport des personnes ne promet pas de contribuer autant que celle du transport des produits à l'accroissement du trafic; toujours est-il que les voyages se multiplieraient à mesure que les taxes seraient abaissées. Quelques chiffres sont nécessaires pour donner une idée exacte de la relation existant entre le mouvement des marchandises et la circulation des personnes. On sait déjà que le produit venant des marchandises a pris l'essor le plus rapide, le plus inattendu, et qu'il dépasse notablement sur toutes nos lignes les recettes provenant des personnes. Je prends les faits concernant le dernier exercice pour trois de nos compagnies, celle du Nord, celle d'Orléans, celle de la Méditerranée. Sur le chemin du Nord les voyageurs ont fourni, en 1860, 20 millions de francs; les marchandises transportées par les trains de petite vitesse 35 millions, sans parler de 5 millions envi-

ron pour les transports de différents articles effectués par la grande vitesse. Sur la ligne d'Orléans on trouve 32 millions pour les marchandises à petite vitesse, non compris les bestiaux qui à eux seuls fournissent plus de 4 millions, et 23 millions pour les voyageurs. Sur le chemin de Paris à Lyon et à la Méditerranée, les produits de la grande vitesse forment un total de 48 millions, dont 38 venant des voyageurs, et ceux de la petite vitesse un produit de 57 millions [1].

Tels sont les faits; ils montrent ce que les chemins de fer peuvent attendre des marchandises, surtout à l'aide d'un judicieux emploi des taxes. Les compagnies devraient aussi poursuivre la simplification des tarifs actuels, qui sont beaucoup trop compliqués. L'expéditeur se perd dans les distinctions existantes. Cette première simplification préparerait les voies à une autre non moins désirable, je veux parler de l'établissement d'une similitude de prix sur toutes les lignes. Aujourd'hui tel article avantageusement classé par une compagnie est traité de la manière la plus dure par une autre. Il en résulte qu'un expéditeur dont les envois circulent sur plusieurs chemins sait difficilement à quoi s'en tenir sur le coût total du transport. La dissemblance devrait au moins être ramenée à l'état de rare exception, et restreinte à quelques articles très-abondants sur une ligne, tandis qu'ils sont extrêmement rares sur une autre. Le jour viendra peut-être où ces réformes pourront s'étendre aux routes internationales et affermir l'intimité des relations entre les peuples.

1. Une différence existe ici entre les compagnies dans le mode de grouper les chiffres. Cette différence regrettable, comme beaucoup d'autres du même genre, n'empêche pas du reste de saisir la relation spéciale que nous avons voulu mettre en saillie.

On voit combien est large le champ ouvert aux améliorations et aux réformes. Si nous portons nos yeux sur les détails, notamment sur les rapports journaliers des compagnies avec l'industrie et le commerce, que de frais pourraient être ou supprimés ou amoindris, frais de toute nature, peu productifs en définitive et qui soulèvent des plaintes incessantes de la part des expéditeurs ! que de délais on pourrait abréger pour la remise des marchandises ! Réduire les charges de l'exploitation à la plus simple expression, simplifier les divers mouvements du service, et par le développement des transports arriver à l'abaissement des tarifs, tels sont les objets essentiels de la véritable économie.

Qu'on ne s'y trompe point : les données résultant de la science n'ont pas pour but de bannir des exploitations l'esprit commercial. Elles rappellent seulement cet esprit aux vraies lois économiques, et par conséquent elles cherchent à lui ménager l'avenir. L'esprit commercial est la vie même des entreprises. Que les chemins de fer aient intérêt à élargir de plus en plus la sphère des services qu'ils rendent au public, c'est une assertion qui n'a pas besoin d'être démontrée, et pourtant de fausses applications viennent la contredire à tout moment. Il n'est pas si facile qu'on le croit de se pénétrer du véritable esprit commercial dans toutes les ramifications du service. On pourrait trouver un exemple de la difficulté de cette tâche chez celle-là même de nos compagnies qui comprend le mieux sans contredit le côté industriel de l'exploitation, la compagnie d'Orléans. Sous ce rapport, elle est un modèle à citer ; elle a le génie des affaires. Il est aisé de s'apercevoir cependant que les justes calculs, les pratiques vraiment ingénieuses, ne concernent guère que l'une des deux branches des

transports, le transport des marchandises. On est loin d'avoir aussi bien vu en ce qui regarde les personnes. On sacrifie tout à la tonne de marchandise; on professe pour elle une sorte de culte. *Avoir de bonnes tonnes de marchandise,* tel est à peu près pour la compagnie le but final de toute la science. L'esprit commercial se laisse abuser ici par la facilité même qu'offre cette branche du trafic, et cela quoique les trains de marchandises rapportent moins que les trains de voyageurs. On perd de vue que les combinaisons propres à faciliter le déplacement des personnes amènent les conséquences les plus fructueuses, et concourent à grossir la clientèle même de la petite vitesse. Elles développent chez le commerçant le désir de faire ses affaires en personne, au lieu de recourir à la correspondance; elles familiarisent avec l'idée des voyages certaines catégories de la population qui n'en avaient pas la moindre habitude. Ne craignons donc pas de répéter que les lois économiques qui régissent le transport des marchandises s'appliquent au transport des voyageurs. L'esprit commercial bien entendu sait user des tarifs dans l'un et l'autre sens. Une parfaite harmonie dans le développement de ces deux branches doit être une des principales préoccupations de l'économie future.

## II

### Transformations et perfectionnements. — Conditions du bon marché. Concurrences.

S'il est un service dont les procédés doivent attendre de l'avenir des transformatiens et des perfectionnements, c'est à coup sûr un service à la fois aussi neuf et aussi

complexe que celui des chemins de fer. Nous ne faisons que d'entrer dans l'arène ; nous y trouvons tout à l'état d'expérimentation. On y peut pressentir les futurs perfectionnements par ceux qui se sont effectués déjà. Que de recherches, que d'essais à constater ! Il n'y a pas une partie du matériel, il n'y a pas un seul des ressorts du principal instrument, la locomotive, qui n'ait été l'objet de vingt brevets d'invention. De même que nous avons vu plus haut des investigations tendant à développer la vitesse ou bien à accroître la sécurité, de même ici nous en rencontrons d'autres qui ont pour objet soit d'augmenter le *comfort* des voyageurs, soit d'apporter plus d'économie dans toutes les parties du service, en y comprenant même la construction de la voie.

Certes, sans être injuste envers le temps actuel, on peut croire que dans ce domaine si varié l'avenir accomplira de profondes et nombreuses transformations. Le service des voyageurs, par exemple, renferme une multitude d'éléments dont il ne s'accommodera point. Cette observation peut s'appliquer à tous les peuples, à des degrés différents. En France même, où l'installation des chemins de fer prise dans son ensemble est mieux entendue que partout ailleurs, le matériel servant au transport des personnes est loin d'être arrivé à la perfection. Chez nous comme chez les autres, la construction des wagons est encore tout à fait rudimentaire. Les Anglais qui ont donné les premiers types ne se sont pas mis en grands frais d'imagination. Prenant les anciennes diligences, ils en ont un peu élargi les compartiments et les ont purement et simplement posées sur les vastes cadres en bois que supportent les essieux. Les autres pays ont imité l'Angleterre ; on se rappelle chez nous ces wagons aux formes arrondies rappelant exactement les caisses

des voitures de nos anciennes messageries. Ainsi, il n'a pas encore été imaginé, en Europe du moins, un système spécial pour les nouvelles voies de communication. Maintenant que nous allons posséder des lignes qui traversent le continent européen, nous ne pourrons pas nous en tenir à une architecture aussi primitive et s'appropriant tout au plus à des trajets peu étendus. Une réforme résultera inévitablement des longs parcours; c'est là ce qui est arrivé aux États-Unis d'Amérique, où d'ailleurs le fait de n'avoir qu'une seule classe de véhicules facilitait l'adoption de dispositions singulières. Nous avons parlé dans notre premier volume [1] du système américain qui consiste à mettre en communication les unes avec les autres les voitures composant un convoi. Depuis lors, il a été publié des descriptions plus détaillées dont nous extrayons quelques lignes : — Les trains sont composés de wagons d'une longueur d'environ 50 pieds sur 9 de largeur. Dans toute la longueur de chaque wagon règne un passage de 2 pieds qui coupe perpendiculairement tous les bancs; cette allée se continue par des plates-formes d'un wagon à l'autre jusqu'aux extrémités du train; les voyageurs peuvent s'y promener comme il leur plaît. On n'entre dans les wagons que par l'avant ou l'arrière; il n'y a que des fenêtres sur les côtés. Les bancs, de deux places chacun, sont disposés de telle sorte, avec leur dossier mobile et leurs coussins, qu'on n'y va jamais à reculons. En été, la ventilation se fait par le haut et par le bas des voitures; en hiver, un ou deux calorifères chauffent tous les compartiments. Sur certaines routes un wagon-buffet est attaché au train. — Voilà bien un système nouveau. On s'est interrogé en

1. Page 109.

France sur le mérite d'agencements analogues ; la question est à l'étude ; elle sera résolue, n'en doutons pas, sous la pression de besoins devenant de plus en plus manifestes.

Depuis l'origine jusqu'à ce jour, le seul changement de quelque importance qui se soit produit dans la construction des véhicules, c'est celui qui a eu pour effet de donner à la masse des voyageurs prenant les wagons de troisième classe, un abri contre l'intempérie des saisons. On sait ce qu'il a fallu de peine pour obtenir cette amélioration essentielle. La réforme tentée en 1848 par le gouvernement provisoire, sous l'influence d'une idée d'humanité, n'avait pas eu de suite. En 1850, la question des voitures découvertes fut reprise devant l'assemblée législative à propos de la concession des chemins d'Orléans à Bordeaux et de Tours à Nantes. Soulevée par un amendement de M. Schœlcher, elle donna lieu à un débat qu'on ne peut relire aujourd'hui sans s'étonner des arguties auxquelles on avait recours pour défendre ce qu'on appelait l'intérêt des compagnies. Le changement proposé avait été préalablement discuté, soit dans les bureaux, soit dans la commission ; croirait-on qu'entre autres arguments mis en avant pour soutenir les voitures découvertes, un député fut jusqu'à dire que les voyageurs formant la clientèle de ces voitures *avaient l'habitude d'être durement traités*. Ce mandataire du peuple n'avait sans doute jamais vu les voyageurs descendre des wagons découverts, par le mauvais temps. Lorsque les compagnies ne font que maintenir une différence sous le rapport du *comfort* et du luxe entre les trois classes, il n'y a rien à dire. Libre à elles de compenser ainsi la différence des prix. Chacun paye en définitive les satisfactions qu'il veut avoir ; mais un abri contre

le vent et la pluie, c'était bien le moins qu'on pût demander pour tous les voyageurs.

L'exemple des peuples voisins ne nous offre à peu près rien à imiter. Voyez par exemple les wagons de troisième classe en Belgique, en Allemagne, en Angleterre. ils ne valent pas ceux qui circulent aujourd'hui sur nos lignes ferrées[1]. Les voitures de seconde classe en Allemagne sont en revanche un peu meilleures que les nôtres, dont le public se plaint avec raison. Quant aux compartiments de première classe, ils sont à peu près partout les mêmes. Au delà du Rhin cependant ils ressemblent souvent à ce que nous appelons des wagons-salons; ils sont ornés avec plus de somptuosité que de goût. Nulle part les installations accessoires ne sauraient être comparées à celles qu'on rencontre en France; nulle part les gares n'offrent un caractère aussi monumental. Sur les lignes de Belgique comme sur beaucoup de lignes d'Allemagne, le service des petites stations est à peine constitué, du moins pour les trains qui passent après le coucher du soleil; on y éclaire les voyageurs avec des torches brûlant en plein vent, qu'on allume au moment où le train arrive pour les éteindre à son départ. Le service de nuit sur nos chemins de fer est le mieux organisé du monde entier.

Parmi les améliorations dont l'opinion se préoccupe aujourd'hui, on peut citer celles qui concernent les communications à établir soit entre les divers compartiments et les conducteurs des trains, soit entre ces derniers et le mécanicien dirigeant la locomotive. On s'étonnera plus tard que nous ayons pu voyager si longtemps sans

1. On trouve en Allemagne sur certaines lignes une 4e classe de voitures, espèce de chariots d'une longueur démesurée, couverts, mais n'ayant sur les côtés qu'une fermeture à hauteur d'appui.

avoir aucun mécanisme de ce genre, même pour les cas les plus extrêmes. La longueur des voyages réclame en outre durant l'hiver de nouvelles *appropriations* pour le chauffage des voitures de toutes classes, comme pour l'établissement de lits qu'on mettrait à la disposition des voyageurs moyennant un supplément de prix. En Amérique, on voit circuler sur beaucoup de chemins des wagons qu'on nomme *wagons-dortoirs*, et qui contiennent plusieurs rangées de lits. C'est là un complément des voitures dont nous parlions tout à l'heure. Chaque lit est composé d'un sommier à ressorts, d'un matelas en crin et d'une couverture et il est entouré d'un rideau de manière à former alcôve. Un compartiment spécial est réservé aux femmes. Aujourd'hui quelques-unes de nos lignes ont bien des *coupés-lits*, mais il faut les payer quatre fois le prix ordinaire des places de coupé, places déjà grevées de dix pour cent en sus du tarif des voitures de première classe.

De ces projets de transformations et de perfectionnements relatifs au bien-être des voyageurs, passons à ceux qui doivent rendre l'exploitation moins coûteuse, et qui peuvent dès lors réagir sur le prix des transports. La véritable condition du bon marché est là. Espérer le bon marché de la création de concurrences quelconques aux voies ferrées, ce serait se faire illusion sur le fond des choses. Réduisez la masse des expéditions sur un chemin de fer, et vous l'obligez à tenir ses tarifs élevés; l'augmentation du trafic permet au contraire les abaissements de taxe. Le bon marché devient d'autant plus facile que les opérations sont plus multipliées; c'est là un principe général en économie industrielle. Je ne prétends pas qu'on n'ait à redouter aucun abus; je ne prétends pas que les compagnies s'empresseront

d'elles-mêmes de diminuer leurs prix aussitôt qu'elles réaliseront des économies. Je dis seulement que ces économies rendent les réductions possibles, et que c'est au moins une chance pour qu'elles aient lieu. J'ajoute que les limitations auxquelles le monopole est assujetti chez nous offrent, même en cette matière, de sérieux motifs de confiance.

Il est d'ailleurs un mode de transport en concurrence avec les chemins de fer, le transport par eau qui ne disparaîtra pas, parce qu'il présente des avantages réels pour les matières encombrantes, de peu de valeur et dont on n'a pas un besoin immédiat. Si la houille a fait quelquefois exception, c'est surtout parce qu'on veut avoir la certitude dans les grands centres de consommation de n'en jamais manquer. Un des hommes qui ont défendu les canaux et les voies fluviales avec le plus de constance et en se plaçant à un point de vue vraiment économique, M. Delamarre, disait fort justement que les matières qui reviennent aux canaux sont particulièrement celles dont les frais de voiture constituent presque tout le prix, c'est-à-dire les matières premières à peu près sans valeur au point de départ [1]. Que les chemins de fer pour de pareils articles voulussent lutter avec la navigation, sauf des cas exceptionnels, ce serait vaine prétention de leur part. On conçoit donc fort bien le rôle des voies fluviales et des canaux ; on conçoit comment ils peuvent contribuer à faire circuler la vie et le mouvement dans le pays [2]. La vérité est que les chemins de fer doivent

1. *La vie à bon marché*, cinquième partie, *les transports*.

2. Voyez tome 1er pages 70, 71, 361, 362, 438. — Le développement total des parties navigables de nos rivières est d'environ 9,500 kilomètres. Mais sur cette longueur, plus de 1,500 kilomètres ne sont, en fait, le siége d'aucun mouvement de marchandises, et n'ont, en quelque

tendre à se placer dans les conditions où ils pourront rapprocher leurs tarifs de ceux des canaux; mais une bonne économie n'en conseillait pas moins de dégager le plus possible ces dernières voies des charges qui pesaient sur elles. Il était bien de mettre ainsi la navigation intérieure en état de développer toutes les ressources qui lui sont propres. « On ne peut qu'applaudir, écrivait M. J. Burat en 1858, au sujet de divers décrets diminuant les droits sur les canaux, on ne peut qu'applaudir à des dispositions de ce genre, de quelque côté qu'on les envisage, soit comme moyen de mettre les lignes navigables en position de soutenir la concurrence des chemins de fer, soit comme moyen de développer la circulation commerciale, soit comme moyen de protéger et d'encourager la production intérieure. » Je conviens de tout cela; mais est-il besoin de faire ressortir ce qu'il y aurait de faux dans des mesures qui prétendraient empêcher les voies ferrées de faire valoir également toutes leurs forces naturelles. Le dégrèvement n'implique pas du reste qu'on doive se lancer dans des dépenses exorbitantes en vue de susciter des rivalités dont l'utilité serait douteuse.

La condition efficace du bon marché, celle qui n'entraîne de sacrifice pour personne, résulte donc bien des

sorte, qu'un caractère purement nominal de navigabilité. Les 8,000 kilomètres qui forment le surplus, présentent d'ailleurs entre eux des différences très-notables, au point de vue de l'importance du tonnage. L'achèvement des diverses lignes de canaux porte à 4,700 kilomètres la longueur totale actuellement en exploitation. Sur cette longueur, 781 kilomètres sont concédés à perpétuité, et 552 sont l'objet de concessions temporaires. Rapport à l'empereur, 26 février 1860. — *Voies navigables de la France*, par M. Grangez; *Discours* de M. Flachat à la société des ingénieurs civils, janvier 1859. *Navigation du Rhône, de la Saône, etc. et plan du canal Saint-Louis*, par M. Hip. Peut.

perfectionnements, des simplifications que la science et les progrès de l'industrie permettent d'apporter dans la construction et dans l'exploitation des lignes ferrées. Nous ne saurions trop insister sur ce point. Que des procédés perfectionnés, des machines plus puissantes fournissent les moyens de triompher plus facilement des difficultés de terrain, et la construction devient tout de suite notablement moins coûteuse. De même encore les frais peuvent être réduits par une meilleure fabrication du matériel de la voie. Le besoin de semblables transformations se fait surtout sentir pour les chemins secondaires destinés à compléter notre réseau national, et qui, ne pouvant prétendre qu'à de faibles recettes, se trouvent hors d'état de faire des dépenses considérables. Tandis que certains peuples se sont trop facilement contentés de chemins avec une seule voie, nous nous en sommes exagéré les inconvénients. Le chemin de fer *le Victor-Emmanuel,* qui n'a qu'une voie, a pu exécuter d'une manière satisfaisante, pendant la guerre d'Italie, de Culoz à Saint-Jean-de-Maurienne, une masse énorme de transports.

Dans le domaine de l'exploitation, mêmes faits, mêmes conséquences. Le progrès doit y revêtir des aspects encore plus diversifiés. Les améliorations mentionnées tout à l'heure dans la construction des wagons peuvent aussi comprendre des perfectionnements dont profiteront les sociétés exploitantes. Ce qu'il faut aux compagnies, ce sont des voitures spacieuses et bien remplies. Plus on peut placer de voyageurs dans un même véhicule, et plus on diminue les frais de traction et l'usure du matériel. Un meilleur aménagement des trains comme celui dont j'ai parlé plus haut, serait propre à restreindre la perte évidente résultant des vides; il empê-

cherait par exemple qu'on ait, comme cela se voit trop fréquemment aujourd'hui dans les trains *omnibus*, des voitures de première classe presque entièrement inoccupées. Il arrive fort souvent qu'il y a dans un convoi trop de places de première classe, parce que chaque voiture en contient trop. Pour un seul voyageur, on peut être obligé d'ajouter une diligence à trois vastes compartiments, avec vingt-quatre stalles. Ne pourrait-on pas obvier à cet inconvénient à l'aide de wagons renfermant une seule caisse de première classe entre deux caisses de seconde classe. Quelques compagnies possèdent déjà des voitures de cette sorte; c'est un type à propager. Il ne serait pas nécessaire de réunir les places du troisième ordre aux deux autres sur un même wagon; la troisième classe se suffira toujours à elle-même[1].

Les perfectionnements réalisés dans la mécanique profitent journellement aux compagnies qui savent les mettre en œuvre. L'arène ouverte au-devant d'elles est immense. Dans les ateliers de tous nos chemins de fer, on se livre à des recherches incessantes. Il est juste de citer particulièrement ceux de la compagnie du Nord. De même que la compagnie d'Orléans nous a fourni un exemple en fait d'esprit commercial, de même la compagnie du Nord s'est distinguée par de nombreuses et continuelles expériences en fait de perfectionnements mécaniques. De tous nos chemins de fer, c'est ici le chemin savant par excellence; c'est à coup sûr celui où l'on s'est le plus efforcé de réaliser, dans l'application, les données scientifiques. Tout n'a peut-être pas réussi;

1. Dans son écrit sur *les réformes à opérer dans l'exploitation des chemins de fer*, M. P. J. Proudhon a proposé un système de voitures à double étage dont le modèle peut être consulté utilement par les hommes de l'art.

mais le progrès n'est qu'au prix de perpétuelles investigations. En dehors des compagnies, les ateliers privés qui travaillent pour les chemins de fer, poursuivent sans relâche le même but. On n'a qu'à feuilleter les annales de nos brevets d'invention, on n'a qu'à parcourir les recueils spéciaux, et on reconnaîtra combien les efforts sont infatigables[1]. Parmi les combinaisons avantageuses. il n'en est point de plus désirable que celle qui procurerait la même force avec une moindre quantité de combustible. Le combustible donne lieu, en effet, à la plus grosse des dépenses de la traction.

Les mécanismes propres à accroître la sécurité des voyageurs sont encore de nature à diminuer les frais d'exploitation. Un bon appareil peut rendre inutile telle ou telle partie de la surveillance. Ainsi, un télégraphe électrique peut suppléer parfois à dix ou vingt employés. En permettant de transmettre, à tout moment et à toute distance, l'avis des mouvements opérés sur un point quelconque de la voie, il fournit le meilleur moyen de prévenir les chocs entre les trains. Les améliorations réalisées dans l'organisation administrative ou financière des compagnies influent évidemment aussi sur le chiffre annuel des dépenses. Disons, en forme de conclusion, que le produit de toute économie, quelle qu'en soit la source, devrait se répartir par moitié entre les compagnies et le public. Les bénéfices augmenteraient

1. V. La publication officielle si bien coordonnée des *Descriptions de brevets d'invention ;* les *Rapports* de M. le général Poncelet et de M. le général A. Morin dans les travaux de la commission française, sur l'exposition de Londres, tome III, Ire partie ; le *Bulletin de la société d'encouragement,* le *Bulletin de la société industrielle de Mulhouse ;* les recueils spéciaux tels que les *Annales du Conservatoire des arts et métiers,* le *Technologiste,* le *Cosmos* de M. Moigno, la *Publication industrielle des machines et outils* de M. Armengaud aîné.

d'un côté et le prix du transport diminuerait de l'autre. Un tel partage serait tout à la fois justice et bon calcul.

## CHAPITRE III

### Sur les rapports des compagnies avec l'autorité publique.

On a pu se rendre compte, par les explications données un peu plus haut, de la cause essentielle servant de point d'appui à l'intervention de l'état en cette matière. Il ne reste qu'à préciser quelques traits : cette intervention procède tout entière de ce fait, qu'un privilége ayant mis les compagnies en possession d'une partie du domaine public, l'état doit veiller sans cesse à ce qu'il ne puisse être exercé contre l'intérêt général. C'est toujours à ce point de vue qu'il faut en revenir quand on aborde la question des rapports des chemins de fer avec l'autorité. Toutefois, dès qu'on juge avantageux que l'exploitation demeure confiée à l'industrie privée, on doit naturellement souhaiter que les compagnies soient prospères. C'est à cette condition seulement qu'elles peuvent s'acquitter de leur mission ; aussi faut-il garantir leurs intérêts légitimes. Tout progrès conciliable avec la vitalité des compagnies peut et doit être réclamé ; tout changement qui devrait avoir pour effet d'énerver leur action est inadmissible. Si, dans l'exclusive préoccupation de l'intérêt général, on chargeait une entreprise de liens trop pesants, si, par une contradiction dont l'histoire de nos voies ferrées nous fournit plus d'un exemple, on limitait trop l'arène de la spontanéité, on s'exposerait, en détruisant les mobiles les plus efficaces, à étouffer le bien dans son germe. Il suffit que l'état

puisse contenir la tendance qui pousse naturellement tout monopole à exagérer ses priviléges.

Jamais entreprises industrielles et commerciales ne furent dotées d'aussi grands avantages que les compagnies de chemins de fer et ne réalisèrent une fortune aussi éclatante ; jamais associations privées n'eurent à un égal degré les moyens d'effectuer toutes les améliorations raisonnablement exigibles. Si la prospérité ne devait pas les stimuler à rendre de plus en plus accessible aux masses l'usage des voies ferrées et à favoriser de plus en plus l'expansion des forces locales, les faveurs obtenues ne seraient pas justifiées.

Telles sont bien les idées qui régissent les relations entre les compagnies et le gouvernement. On l'a vu, l'action la plus large est réservée à l'état. Cette action s'exerce au moyen d'un contrôle journalier confié à des agents chargés de suivre dans tous les détails du service les différentes clauses des règlements, et, s'il y a lieu, d'en constater les violations. On peut partager le contrôle en deux grandes divisions, l'une portant sur le côté technique, l'autre sur le côté commercial. Dans la première, rentre l'examen de la construction même de la voie et de ses annexes. La surveillance technique des chemins de fer appartient exclusivement aux ingénieurs de l'état qui offrent de si hautes garanties. Dans l'autre partie de l'inspection, constituant la surveillance administrative, les conditions spéciales ont souvent manqué. Le contrôle, je parle d'un contrôle efficace, est du reste des plus difficiles à exercer ici ; il réclame des qualités d'esprit et de caractère peu communes. Un ingénieur, bien connu par ses travaux sur les chemins de fer, croyait pouvoir résumer la mission de l'état en cette matière par ces mots : *le moins de contrôle possible*. Nous

dirons, nous, tout le contrôle nécessaire, et rien de plus. Le contrôle sous son double aspect embrasse des points essentiels en dehors desquels il devient effectivement une entrave. Nier la possibilité du contrôle, comme on l'a fait quelquefois, c'est indirectement s'élever contre le système de l'exploitation par les compagnies. Le contrôle est possible, nul doute à ce sujet; seulement l'avenir pourra introduire plus d'une modification dans les bases sur lesquelles il repose. On se demandera, par exemple, s'il ne convient pas d'accentuer la séparation à peine existant aujourd'hui entre le contrôle technique et le contrôle administratif, comme aussi de poser quelques règles au sujet des rapports que pourraient avoir ultérieurement les ingénieurs du contrôle avec les compagnies qu'ils ont été chargés de surveiller.

L'état possède de nombreux moyens d'action sur l'économie générale des chemins de fer, en dehors du contrôle. N'oublions pas la faculté de rachat au bout de 15 ans, qui est certainement une des plus énergiques, et dont l'effet pourra s'appliquer à tous les éléments d'une concession. Dès à présent l'état est investi de suffisantes prérogatives. S'agit-il, par exemple, de la difficulté la plus grosse de toutes, celle des tarifs, il a de fréquentes occasions de ménager les abaissements qu'il jugerait indispensables. Nous ne parlons pas, bien entendu, d'injonctions directes ou de changements sans compensation; mais à tout moment, les compagnies ont des demandes à former; les facilités, les extensions qu'elles sollicitent peuvent très-justement motiver en retour une amélioration sur tel ou tel article des traités. En matière de tarifs différentiels, on sait d'ailleurs que l'autorisation du gouvernement est nécessaire; de même son approbation, formellement prescrite par les règlements

quand on veut déroger au principe que tous les convois doivent avoir des voitures de toute classe, fournit le moyen de rectifier les procédés des compagnies relativement à la composition et à la marche des trains. C'est le mérite du système qui régit nos chemins de fer d'avoir ainsi compris les choses; mais, dans l'exercice même des attributions de l'état, une scrupuleuse réserve est commandée : il faut que les compagnies puissent prendre conseil de leur situation particulière; il faut aussi qu'elles jouissent de quelque tolérance. Leur propre intérêt, d'ailleurs, est de mettre leur initiative en constante harmonie avec les véritables principes; car plus elles rendront de services, et plus, en définitive, elles élargiront la source de leurs profits.

## CHAPITRE IV

### Des réformes dans l'organisation administrative des compagnies.

Une bonne organisation des compagnies est la condition absolue d'un bon service. Les améliorations portant sur cet objet intéressent donc immensément le public. Si elles profitent aux entreprises en diminuant les dépenses, elles ménagent aussi des ressources pour les perfectionnements successifs. On s'est déjà demandé, dans cet ordre d'idées, si les compagnies ne sont pas installées sur un pied trop coûteux. Ainsi la plupart des conseils d'administration, composés dès l'origine d'un trop grand nombre de membres, se sont encore élargis depuis lors par suite des fusions qui amenaient à joindre plusieurs conseils en un seul. Que de personnages figurent sur les listes, dont le rôle n'est et ne peut être que nominal!

On s'en fait tout de suite une idée quand on voit des hommes, et des hommes fort occupés d'ailleurs, faire partie de deux, de trois, de quatre conseils différents, ou lorsqu'on recherche les causes qui ont pu amener telle ou telle adjonction.

Les réductions qui seraient opérées n'auraient pas seulement pour effet d'amoindrir le chiffre des dépenses, elles procureraient encore l'avantage de rendre les comités supérieurs plus homogènes, d'y faciliter l'accord des volontés et de prévenir ces luttes intestines qui ont parfois retenti si fâcheusement au dehors. La division traîne à sa suite l'affaiblissement et l'impuissance. C'est du conseil d'administration qu'émane en principe toute autorité; or, ce conseil ne saurait exercer ses prérogatives si, à défaut d'une conformité complète de vue entre tous ses membres, il ne présente pas au moins une majorité fortement constituée autour de son président. Supposez un corps issu de sources diverses, travaillé par des divisions intérieures, et vous pouvez être sûr que le pouvoir effectif échappera de ses mains; vous pouvez être sûr que, dans une certaine sphère du personnel, il ne sera bientôt plus maître de ses choix. Un conseil homogène, qui domine toutes les situations créées dans les compagnies, est la première condition d'un mouvement régulier.

Autre remarque. On comprend qu'au début, lorsqu'il fallait constituer les entreprises, réunir les capitaux, la haute influence soit revenue aux financiers. Les chemins de fer avaient besoin avant tout de leur patronage; disons le mot, ils avaient besoin d'être secondés par la spéculation. Certes, nous n'avons pas manqué de rendre justice aux hommes qui se sont les premiers élancés dans l'arène. Il s'en est même rencontré quelques-

uns qui ont été plus que des financiers ordinaires, qui ont servi la cause des voies nouvelles par la sûreté de leur coup-d'œil, par une confiance énergique, sachant braver les incertitudes du présent, et, à travers de rudes moments d'épreuve, pressentir le triomphe futur. Il est possible, comme on l'a dit souvent, que pour un grand nombre de banquiers l'appât des primes ait été l'unique mobile de leur intervention ; il est possible que quelques-uns n'eussent considéré les positions d'administrateurs que comme de simples sinécures qui permettaient de descendre plus sûrement dans le champ clos de l'agiotage. Les services rendus par l'élément financier n'en demeurent pas moins un fait acquis à l'histoire des voies ferrées. Mais dans la phase où nous sommes aujourd'hui, dans une période de maturité puissante, les exigences qui se produisent chaque jour ne se rapportent plus, comme à la première heure, presque exclusivement à des questions financières. Elles touchent intimement aux intérêts économiques, aux intérêts politiques, aux intérêts moraux de la société. Il est indispensable que ces éléments divers aient leur part de représentation ; il est indispensable que dans les conseils, à côté de l'élément financier, il s'en introduise d'autres, par voie de remplacement, qui répondent aux besoins actuels. Il y a, nous le savons, des exemples d'adjonctions semblables ; on sentira de plus en plus la nécessité de les multiplier, quoique sans renoncer aux réductions possibles. L'économie de l'avenir ne nous paraît pas devoir se montrer favorable à des combinaisons comme celle qui, après la fusion opérée en 1857 entre les deux compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, maintenait les deux anciens conseils pour une longue période de cinq années, bien qu'il n'y eût plus désormais qu'une seule société. Avouons-le,

c'était difficile à concevoir. Comment! un double conseil quand on disait dans un rapport : « l'étude concertée des tarifs et la mise en commun du matériel roulant ont déjà établi dans l'exploitation des deux réseaux une homogénéité complète ! » Un double conseil, quand on nommait une commission mixte de dix membres pour statuer sur toutes les affaires intéressant les deux réseaux à la fois ! Au jugement de bien du monde, cette commission mixte, rendue s'il le fallait un peu plus nombreuse, aurait pu s'occuper aussi des questions spéciales à chaque ligne. Les deux comités s'étaient évidemment mépris sur les nécessités de la situation [1].

Ne pourra-t-on faire disparaître de l'organisation des sociétés exploitantes un vice dont les effets se sont plus d'une fois manifestés ? Ce vice tient à l'absence d'une responsabilité sérieuse. Les chefs supérieurs, les conseils et comités d'où émane l'impulsion, sont véritablement irresponsables soit vis-à-vis du public, soit vis-à-vis des compagnies elles-mêmes. Les tribunaux prononcent-ils des amendes, ces peines ne grèvent que la masse des actionnaires. Sans doute, à défaut de responsabilité matérielle, il existe une responsabilité morale que sentent vivement des hommes tels que ceux dont les conseils d'administration sont composés; on ne saurait asseoir un système sur des sentiments individuels. Il ne suffit pas du reste d'avoir donné une consigne pour dégager sa responsabilité ; il est nécessaire que des mesures suffisantes aient

1. Observation analogue pour le conseil de la ligne de Toulon maintenu après la fusion, avec cette explication donnée par une des compagnies : « le conseil actuel devait rester en fonctions jusqu'à l'assemblée générale qui suivra l'achèvement des travaux, et comme la ligne de Toulon n'entrera en exploitation que dans le cours de 1859, la permanence du conseil, que nous vous demandons de proroger jusqu'en 1862, aurait continué jusqu'en 1860. »

été prises pour en assurer l'exécution. C'est la vigilance et la fermeté des chefs qui peuvent seules imprimer une marche régulière à tous les services. Ces principes sont incontestables ; mais la question de responsabilité est une question de fait naturellement subordonnée, dans les cas particuliers, à l'appréciation des tribunaux. S'agit-il cependant de la responsabilité des administrateurs ou directeurs dans la gestion des intérêts sociaux, une indication générale se présente d'elle-même. Les compagnies sont en quelque sorte des mineurs. On ne peut nier que les personnes chargées de leurs intérêts doivent au moins être responsables de ces fautes qu'on qualifie de lourdes dans le langage du droit. La portée pratique de cette observation s'éclaircira par un exemple qui a eu du retentissement, il y a quelques années, en Angleterre. L'agent comptable d'une compagnie (*Northern Company*) avait trouvé moyen de former un fonds tout à fait factice de 5 ou 6 millions de francs, à l'aide d'une manœuvre consistant à faire précéder d'une unité diverses sommes inscrites sur les livres. Les administrateurs essayèrent ensuite de rejeter la responsabilité sur le secrétaire qui fut destitué ; mais un débat judiciaire provoqué par ce dernier mit en évidence l'incurie des directeurs qui ne pouvaient ignorer que l'agent coupable jouait à la bourse, et qui l'avaient maintenu en fonctions sans surveiller de près ses écritures. Voilà un de ces cas où la question de responsabilité ne saurait faire l'objet d'aucun doute.

Une bonne économie commanderait de reviser l'organisation du personnel, à tous les degrés de la hiérarchie, dans le sens indiqué tout à l'heure pour les conseils d'administration. Ce n'est pas par la réduction des traitements, sauf pour quelques situations trop favori-

sées, qu'on devrait procéder, mais par la simplification des rouages, par la suppression de quelques ressorts inutiles, comme il s'en glisse dans toutes les grandes entreprises, et comme il a dû tout naturellement s'en glisser dans des exploitations comme celles des chemins de fer, placées d'abord sur un sol tout à fait inconnu, et dont le mécanisme, j'en ai déjà fait la remarque, a été compliqué par les fusions. Il y a lieu du reste d'approuver le système (pratiqué par les compagnies) de rétribuer convenablement leur personnel, pourvu que ce système soit étendu aux employés des divers rangs, et qu'on n'aille pas négliger ceux-là même dont dépend le plus la sûreté des voyageurs.

Il serait utile d'établir pour chaque compagnie, ou plutôt pour toutes les compagnies réunies, une sorte de conseil de famille analogue à nos conseils de prud'hommes, ayant pour mission de prononcer sur les difficultés qui s'élèvent entre les différents chefs et les agents de tout ordre. Cette observation ne concerne pas seulement notre pays où même la nécessité d'une création pareille s'est fait sentir moins vivement que dans telle ou telle autre contrée. Chez nous, toutefois, l'institution tendrait à prévenir ces plaintes et ces tiraillements qui, sans avoir amené des coalitions ouvertes — comme il s'en est produit en Angleterre sur le chemin de l'Est en 1850, et aux États-Unis sur le chemin de Baltimore à l'Ohio en 1857, — n'en sont pas moins de nature à gêner les allures du service. L'idée d'une institution de ce genre embrassant à la fois toutes les compagnies, nous la jugeons bien préférable à l'idée de conseils particuliers pour chaque groupe. S'il existe actuellement des difficultés pour une entente générale, espérons qu'un jour prochain les pourra surmonter. L'avenir doit mettre de plus en

plus en évidence l'utilité d'institutions communes aux diverses exploitations.

Ce n'est pas assez que l'accord des forces au sein d'une même compagnie et que le bon agencement des rouages : il y a des alliances fécondes à opérer. L'association dans l'association, tel est sur beaucoup de points le but à poursuivre. On devrait d'abord viser à une similitude absolue dans les procédés suivis partout, pour tous les détails du service. L'uniformité dans cet ordre-là n'est du reste que le développement du principe essentiel de l'économie des chemins de fer en France. Les conseils d'administration en ont parfois senti le besoin. Ainsi ils ont formé une réunion d'administrateurs pour examiner et discuter les questions d'intérêt collectif. Qu'on ne s'y méprenne pas d'ailleurs : l'homogénéité que nous réclamons, diffère radicalement de cette fusion générale dont, il y a encore peu d'années, on essaya de faire quelque bruit, et qui conduisait à l'exploitation par l'état avec tous ses inconvénients [1]. Nous poursuivons un autre objet. L'uniformité rendrait possibles des combinaisons éminemment avantageuses soit au public, soit aux compagnies. Plus ces dernières fonctionneront dans des conditions identiques, et plus elles éviteront les contestations, les chocs qui entravent leurs rapports et dont le moindre inconvénient est d'occasionner de fâcheuses pertes de temps. Elles pourraient alors adopter sans peine tels ou tels arrangements propres à faciliter la circulation des personnes ou celle des marchandises [2],

1. *Fusion générale des chemins de fer,* par M. Frédéric de Coninck. — La proposition de M. de Coninck, qui avait pris la forme d'une pétition à l'Empereur, a été discutée par M. Esprit Privat dans une série d'études sur les chemins de fer.

2. Citons une combinaison proposée par M. E. Pereire, et qui ten-

à permettre la simplification des tarifs, et à amener la création de ces institutions communes dont nous citions tout à l'heure un exemple et dont nous aurons, dans le chapitre suivant, à pressentir une application plus significative et plus féconde.

## CHAPITRE V

### DES RÉFORMES DANS L'ORGANISATION FINANCIÈRE. — ACTIONS ET OBLIGATIONS.

#### I

**Rapports avec les actionnaires. — Assemblées générales. — Comptabilité et contrôle. — Garanties nouvelles.**

Deux éléments principaux figurent dans le régime financier des chemins de fer, en dehors de l'aide prêtée par l'état : les actions et les obligations. Les rapports des compagnies avec les porteurs d'actions, dont le conseil d'administration est l'organe, doivent nous occuper d'abord.

L'expérience a mis hors de doute combien il est difficile, dans la pratique, de réaliser une harmonie durable entre les actionnaires d'une compagnie et le conseil qui les représente. Sans avoir atteint en France les proportions de cet antagonisme déclaré dont l'histoire des *railways* anglais contient de si tristes exemples, un fâcheux désaccord a éclaté plus d'une fois au grand jour. Toutes les difficultés soulevées de ce côté-là reviennent au fond à une question de contrôle. Or, comme le con-

dait à créer des cartes de circulation à prix réduit, valables sur toutes les lignes du réseau français, pendant un certain temps.

trôle est la garantie d'une bonne gestion, c'est-à-dire d'une exploitation bien entendue d'où dépend en une certaine mesure la prospérité du pays comme la fortune des compagnies, on peut juger que la question touche essentiellement à l'intérêt général; elle ne saurait donc demeurer indifférente à l'état lui-même. Les actions de chemins de fer sont disséminées d'ailleurs en un si grand nombre de mains que leur destinée revêt une sorte de caractère d'ordre public. Aussi une certaine intervention de l'état, — non pas une de ces interventions directes qui consiste à agir soi-même, mais seulement à ménager, à favoriser l'action des sociétés concessionnaires, — n'aurait rien que de conforme aux principes. On ne serait en droit d'écarter une telle interposition que si les éléments existants dans le sein des associations anonymes exploitant les chemins de fer, pouvaient fournir d'eux-mêmes, sans aucun stimulant du dehors, toutes les sûretés désirables.

Je reconnais qu'il n'y aurait à s'inquiéter de rien, s'il était démontré que les actionnaires sont en mesure de s'éclairer sur la situation, de se concerter et de s'entendre, enfin de discuter les questions en assemblée générale. Ce n'est pas là toutefois ce que nous avons vu. L'autorité des assemblées pourrait, il est vrai, à l'aide de certaines mesures, devenir un peu plus sérieuse qu'elle ne l'a été jusqu'à ce jour : on pourrait arriver à ce que toute résistance au conseil d'administration ne conduisît pas presque inévitablement à des scènes désordonnées. L'idée d'effectuer quelque régularisation n'est pas, quoi qu'on en ait dit, une idée chimérique. Fixez un délai assez étendu entre la convocation et la réunion des actionnaires; obligez les comités de direction à donner par avance des explications précises, au moyen de notes

imprimées, sur l'objet des délibérations, et à communiquer également à chacun des actionnaires les objections qui viendraient à se produire, et vous aurez atténué les inconvénients actuels. Ferez-vous jamais cependant que les vérifications nécessaires puissent être accomplies? Ferez-vous jamais qu'une discussion régulière puisse avoir lieu devant une assemblée composée des éléments les plus disparates, et se réunissant une fois par année, pour quelques heures seulement? Comment empêcher ou que la discussion ne s'égare d'elle-même pour dégénérer en tumulte, ou qu'elle ne soit aisément déjouée grâce aux avantages que donne au conseil la connaissance des faits en face d'une foule qui les ignore? Les actionnaires en seront toujours réduits à accorder leur approbation de confiance. Il faudrait une aptitude toute spéciale, de longues et minutieuses études pour se reconnaître dans le labyrinthe de la comptabilité générale, pour discerner les éléments du dividende, pour apprécier les déclarations d'emploi, de même que pour juger les marchés concernant des travaux ou des fournitures. Aussi, en ratifiant les dispositions qui seraient prises pour fournir aux actionnaires quelques nouveaux moyens d'influence, la science jugera toujours qu'un contrôle assis sur cette base est un contrôle précaire et insuffisant.

La comptabilité, dira-t-on, ne pourrait-elle pas être tenue de manière à simplifier le contrôle même dont nous parlons? Si on l'envisage dans ses données essentielles, le système actuellement suivi pour l'établissement des comptes paraît offrir peu de chose à reprendre. Les règles tracées sont bonnes en principe; elles prescrivent d'assez nombreuses constatations; elles peuvent permettre de voir chaque jour si la délivrance des billets de voyageurs a eu lieu régulièrement; elles peuvent per-

mettre d'accompagner les marchandises expédiées depuis la gare qui les a reçues jusqu'au lieu où elles sont remises au destinataire; elles peuvent permettre encore de suivre les dépenses dans les diverses branches de l'exploitation. La difficulté ne réside point dans la lettre des règlements; elle est inhérente à l'application. Or, les erreurs commises dans les expéditions de marchandises, les fraudes mêmes dont les compagnies ont souvent été, et dont elles sont encore journellement victimes au sujet des billets des voyageurs, ne témoignent-elles pas que, si le principe est bon, la pratique est vicieuse. Ici une infraction en appelle une autre. Qu'un chef de gare commette une erreur qui passe inaperçue, il sait tout de suite ce qu'il faut penser du contrôle réglementaire. On peut répondre qu'il n'y a qu'à rendre la surveillance plus active. Admettons le fait comme accompli; cela ne suffirait pas encore pour fournir la sécurité du lendemain. Point de comptabilité régulière tant qu'on n'aura pas constitué, dans les finances des compagnies, un mode de vérification à l'aide duquel on puisse en constater la régularité, un mode analogue à celui qui existe dans les finances de l'état. Le mouvement des chemins de fer roule sur des sommes trop considérables pour ne pas réclamer quelque institution de ce genre.

C'est ici que s'offre un second exemple de l'utilité d'une action exercée en commun. Les conventions intervenues en 1859 stipulent, nous le savons, qu'un règlement d'administration publique déterminera les formes sous lesquelles les compagnies seront tenues de justifier de leurs dépenses et de leurs recettes; mais ceci ne concerne que la garantie d'intérêt. Ce n'est pas du reste une intervention de ce genre que nous avions en vue en invoquant l'influence de l'état. On ne saurait

trop le redire, le gouvernement n'a pas à s'immiscer par lui-même dans les écritures de l'exploitation, dès que sa garantie n'y est pas directement intéressée. Son intervention, pour être exempte de périls, doit se borner à faciliter aux compagnies les moyens d'agir pour leur propre compte. Rien ne serait plus facile et plus naturel que de les engager à constituer, d'un commun accord et à frais communs, un corps d'inspecteurs chargés d'exercer un contrôle sur les diverses parties du service au point de vue financier, et dont l'inspection des finances publiques offre le modèle. Les assemblées générales désigneraient, sur la proposition du conseil d'administration, chacune deux ou trois inspecteurs ou sous-inspecteurs qui seraient placés sous la direction d'un inspecteur général nommé par tous les administrateurs réunis. Ces agents alterneraient chaque année dans la surveillance des compagnies, comme le font les inspecteurs des finances pour les différentes régions du pays. Ils adresseraient des rapports périodiques aux conseils d'administration. Ainsi se trouveraient réalisées les conditions d'un contrôle efficace, qui laisserait à l'industrie particulière une indépendance qu'elle est trop prompte à abdiquer dès qu'il s'agit de questions financières. Cette institution aurait de prime abord l'avantage de rendre très-prompt l'établissement d'une complète similitude entre la comptabilité de toutes les exploitations, similitude indiquée par l'analogie des services, propre à rendre plus facile la comparaison des livres, et contre laquelle on n'a produit que des objections peu sérieuses. Le mode indiqué sauvegarde, d'ailleurs, tous les principes. Il ne ressemble en rien à un système d'inspections créées par l'état et qui tendrait à énerver l'action des compagnies. Il ne ressemble pas

davantage à la proposition faite en Angleterre, il y a quelques années, de créer des agents sous le nom d'*auditeurs* des chemins de fer, *railway auditors*, proposition qui, après avoir pris naissance dans l'intérêt des actionnaires, avait fini par être appropriée aux seules convenances des directeurs, et qui méritait à coup sûr l'échec qu'elle a subi. L'institution dont nous avons esquissé les traits, procédant de toutes les compagnies, réunirait de suffisantes conditions d'indépendance. Elle donnerait aux actionnaires pleine sécurité sans coûter aucun sacrifice à la prérogative des conseils d'administration.

## II

**Les obligations. — Système suivi ; est-il exempt de tout faux calcul? — Futures éventualités.**

Le second élément du régime financier des compagnies, les obligations, suscite des questions d'une portée plus haute, d'un caractère plus général encore que les actions. Il touche de plus près à la destinée du crédit public. On va pouvoir en juger. Les obligations de chemins de fer sont, comme on sait, les titres représentatifs des capitaux que les compagnies ont demandés au crédit. Les titres de ce genre forment désormais une véritable institution, une institution occupant une large place dans le système financier de notre pays, et exerçant une influence incontestée sur le cours de toutes les valeurs. En augmentant leurs ressources au moyen d'emprunts et sans grossir leur capital en actions, les compagnies entendent réserver aux actionnaires primitifs une part plus grande dans les profits. Si elles trouvent

par exemple pour un intérêt de 5 à 6 pour cent des fonds qui rapportent entre leurs mains 8 ou 10, le bénéfice est évident. Tel est le calcul. L'emprunt serait au contraire un déplorable expédient s'il était contracté à des conditions qui ne laisseraient pas un surplus après l'intérêt payé aux prêteurs, ou bien encore si la faculté de se procurer des fonds par cette voie poussait à l'exagération des dépenses.

Les obligations ont reçu leur forme actuelle il y a environ dix ans, en 1853. Depuis cette époque, le mode adopté consiste à offrir aux prêteurs un intérêt annuel de 15 francs pour une somme qui varie suivant la situation générale des affaires et le crédit particulier des compagnies. Cette somme avait été fixée à l'origine à 340 francs; le cours de la bourse descendit ensuite jusqu'à 270 et même, vers la fin de 1857, jusqu'à 260 francs. Le taux moyen des émissions est inférieur à 290 francs. Ainsi les chemins de fer payent leur crédit plus de 5 pour cent[1]. Ce n'est pas tout : les emprunteurs s'obligent à rembourser la somme reçue dans le délai d'un siècle environ, par voie de tirages annuels, sur le pied de 500 francs par obligation. Une prime dépassant les deux cinquièmes du titre vient donc s'ajouter à l'intérêt[2]. L'idée d'associer les prêteurs à la plus value que promet l'avenir, en leur en attribuant une part, ne soulève en principe

1. Dans son rapport du 26 mars 1861, la compagnie de l'Ouest fixe à 5,85 l'intérêt moyen de ses emprunts. D'autres évaluations ont porté plus haut le chiffre général en y comprenant les frais de service; mais on peut s'en tenir, sans courir le risque d'erreur notable, à 5,85.

2. Les compagnies procédaient jadis isolément dans leurs emprunts; puis elles ont eu recours, à partir de 1858, à l'intermédiaire de la banque de France aidée du concours des receveurs généraux, sauf pourtant la compagnie du Nord, qui a toujours trouvé plus d'avantages à négocier ses obligations pour son propre compte.

aucune objection. Tout y revient à une question de mesure; mais de cette question-là il en naît immédiatement deux : l'une ayant trait à la quantité des obligations émises, l'autre aux conditions mêmes de l'émission.

A commencer par ce dernier point, nous pensons que l'avenir relèvera une erreur grave dans l'économie actuelle. Une fausse analyse des éléments constitutifs du crédit des compagnies a fait grossir démesurément la somme remboursable. Quelle est la cause qui détermine les capitaux à se transformer en obligations ? C'est évidemment, c'est surtout le taux de l'intérêt; la prime d'un remboursement échelonné dans l'espace de près d'un siècle ne joue là qu'un rôle très-secondaire; elle n'apparaît aux yeux du prêteur que dans un lointain nuageux. La certitude d'un revenu élevé, voilà bien le prisme qui l'attire. Supposez le taux du remboursement à 400 francs, et les difficultés pour le placement des obligations n'auraient pas été plus fortes que celles qu'on a rencontrées; l'embarras est notoirement venu de causes tout à fait étrangères aux conditions offertes. Cependant la dette des chemins de fer se fût trouvée amoindrie d'un cinquième, différence qui un jour représentera plus d'un milliard de francs.

Passons maintenant à la quantité des émissions. On sait quel large usage il a déjà été fait de l'emprunt; on sait quelles vastes perspectives demeurent encore ouvertes. Autant on avait été jadis parcimonieux dans l'émission des obligations, autant on a été prodigue. *La Société générale de crédit mobilier* a réclamé dans un de ses rapports le mérite « d'avoir formulé le système de l'emploi simultané des obligations et des actions dans la constitution du capital des grandes compagnies de chemins de fer. Avant 1848, on ne comprenait, a-t-elle dit,

d'autre moyen de réunir le capital nécessaire aux compagnies industrielles que la création d'un certain nombre d'actions. Si quelques compagnies avaient été amenées à faire des emprunts, ce n'était que par exception et pour remédier à l'insuffisance de leurs prévisions; mais personne n'avait encore eu l'idée de diviser, dès l'origine des sociétés, le capital nécessaire à leur formation en actions et en obligations. » Cela est vrai. Nul doute non plus que l'idée ne fût en elle-même juste et féconde. Tout dépendait de l'application qui en serait faite. Le nombre des obligations dans une entreprise n'est pas en effet chose arbitraire. Il y a un rapport intime entre la valeur que représente une affaire et la somme d'obligations qu'elle peut émettre. Tout emprunt qui ne serait pas maintenu dans des limites rationnelles deviendrait un danger. Ainsi, après avoir singulièrement facilité l'essor des chemins de fer, la faculté d'emprunter pourrait, par suite d'un usage abusif, devenir une source d'inquiétudes et de mécomptes. Ajoutons que dans des circonstances critiques, où les créanciers menaceraient d'absorber tous les produits de l'exploitation, le désir d'assurer un dividende quelconque aux actionnaires serait de nature à provoquer des abus de plus d'un genre.

Ce n'est point une erreur de soutenir que le capital en actions forme le point d'appui, la base qui supporte le poids du capital en obligations. Entendons-nous, néanmoins : il ne s'agit pas du capital primitif seulement. Une entreprise n'ayant à son origine qu'une importance très-médiocre peut prendre ensuite d'énormes développements. Le succès peut la fortifier et la grandir, de même qu'il fortifie l'individu, s'il ne le grandit pas toujours. Quand on veut mesurer l'usage

qu'une entreprise peut faire du crédit, il importe de considérer sa force, c'est-à-dire sa valeur au moment même où elle va l'invoquer. C'est en ce sens-là qu'on a pu dire que la garantie offerte aux prêteurs réside dans les bénéfices de l'exploitation. Or, l'appréciation commerciale de ces bénéfices se fait journellement devant le public grâce au cours des actions. Lorsque M. Eug. Forcade écrivait naguère que l'actionnaire joue le rôle d'assureur par rapport au porteur d'obligations[1], il prenait la question à son vrai point de vue. Ajoutons seulement que la garantie offerte par l'assureur se compose de toute la valeur acquise par son titre. Un exemple éclaircira notre idée. La compagnie d'Orléans possède 300,000 actions qui n'ont versé que 335 francs chacune; ces mêmes actions sont aujourd'hui cotées 1,330 francs. Au lieu du capital primitif de 100,500,000 francs, on a un capital actuel d'environ 400,000,000. La base du crédit doit être déterminée d'après ce dernier chiffre.

Tant qu'une affaire réalise des profits considérables, les prêteurs ne s'interrogent guère sur le capital que représentent les actions. Voilà précisément ce qui a lieu pour les obligations des chemins de fer. L'avenir cependant peut contenir des éventualités défavorables; des crises imprévues peuvent éclater. Supposons pendant quelques années absence de bénéfices ou du moins de bénéfices assez élevés pour solder l'intérêt du capital. Situation pénible dans tous les cas! Quelle différence, pourtant, si ce sont les actions qui sont réduites à se

1. *Semaine financière.* — La question du rapport du capital en obligations au capital en actions a été traitée également avec beaucoup d'à-propos et sous ses divers aspects, à l'occasion du budget des compagnies pour l'année 1862, dans tous les journaux financiers : dans le *Journal des chemins de fer,* par M. A. Vitu, dans le *Conseiller,* par M. F. Ducuing, dans le *Crédit public,* par M. Xavier Eyma, etc.

passer de dividende ou bien les obligations qui ne peuvent, sur les ressources propres des compagnies, recevoir l'intérêt stipulé ! Qu'on doive maintenir une certaine proportion entre les deux sources où vont s'alimenter les entreprises, il n'y a donc là-dessus aucune contestation plausible. On ne saurait différer que sur le rapport à conserver. Il en est à peu près ici comme dans la relation des billets à vue au porteur, émis par une banque, avec les valeurs en numéraire. En pareil cas, on ne peut raisonner que par voie d'approximation; toute indication mathématique est impossible. Un temps fut où dans la formation du capital des chemins de fer on croyait être bien hardi en attribuant deux cinquièmes à l'emprunt. Les habitudes prises en fait de crédit, la solidité éprouvée des exploitations permettent d'aller un peu plus loin : à quelque moment qu'ils aient lieu, les emprunts pourraient égaler la valeur des actions; ils ne devraient pas dépasser ce chiffre. Une compagnie qui aurait 100 millions de capital en actions pourrait émettre 100 millions en obligations. Si la valeur de ces actions doublait, ses emprunts pourraient être augmentés d'une somme équivalente.

En France cette proportion n'est point gardée. Une latitude sans bornes avait été donnée dans certains cas. Ainsi la convention intervenue entre l'état et le chemin de l'Ouest, le 2 mai 1855, laissait la compagnie entièrement libre de composer son capital au moyen d'actions ou d'obligations, à son choix. Le capital en actions de la compagnie d'Orléans, calculé sur le cours de 1330 fr., représente, on vient de le voir, une somme d'environ 400,000,000 de francs, et sa tâche nécessitera plus de 1250 millions. La même circonstance se reproduit partout. Pour le nouveau réseau qui doit demeurer séparé

des concessions anciennes pendant 50 années à partir du 1er janvier 1865 et qui absorbera plus de 3 milliards de francs, point de capital en actions. On le sait : les ressources sont réalisées au moyen d'obligations sous la garantie de l'état, et à des conditions ci-dessus spécifiées. Il n'y a qu'une hypothèse, mais une hypothèse qu'après les expériences passées personne n'a le droit d'écarter absolument des éventualités futures, — où la création d'actions pourrait devenir possible, à savoir, si les frais de construction dépassaient les sommes auxquelles s'applique la garantie du trésor. Jamais, il faut bien le reconnaître, avant l'économie singulière inaugurée en 1859, on n'avait été aussi enclin à rejeter sur l'avenir le poids des dépenses présentes. L'avenir, comme on dit, a les épaules larges ; aussi on ne l'a guère ménagé. Qu'il s'agisse de dépenses dont la génération future profitera et auxquelles il est juste dès lors de l'associer, nous le rappelions nous-même un peu plus haut à propos des obligations trentenaires. Le procédé peut se justifier à ce point de vue, mais pour une quote-part seulement. Sans contester le principe d'après lequel on agit à son égard, l'avenir pourra bien trouver qu'on élève un peu trop le chiffre de son débet. On semble le traiter comme un absent qui ne peut règler son compte lui-même.

L'application du système d'emprunt datant de 1853 devait tout d'abord favoriser la hausse des actions : elle restreignait le partage des bénéfices en un petit nombre de mains. Voilà le résultat actuel. On peut même dire d'une manière générale que les compagnies n'ayant guère connu que le succès, les emprunts ont servi notoirement à élargir leur situation. Cela n'empêche pas qu'une réelle incertitude ne plane sur le lendemain depuis que

les transactions de 1859 sont venues modifier si profondément les perspectives. Personne ne saurait dire que la part faite aux obligations ne puisse devenir, dans telles ou telles conjonctures, la cause d'une crise qui serait sans aucun doute momentanée, mais qui n'en troublerait pas moins le crédit des compagnies et, en engageant démesurément la garantie de l'état, l'ensemble de la fortune publique. Certes, si l'on considère les intérêts qui sont communs aux différentes nations et qui découlent de leurs rapports dans l'ordre économique, on est porté à rejeter bien loin la possibilité d'une crise générale, mettant en question l'équilibre de l'Europe. Toutefois la source des passions des hommes et des entraînements des peuples n'est pas tarie. Personne ne saurait refuser au gouvernement français le mérite d'avoir su écarter beaucoup de causes de lutte. Cependant plus d'une question grave reste suspendue à l'horizon. Or, une commotion éclatant à propos de l'un ou de l'autre des problèmes internationaux, que le temps actuel ne saurait tous résoudre, pourrait plus tard réagir assez fortement sur les revenus des chemins de fer pour compromettre l'intérêt d'une dette colossale. De larges appels qui épuiseraient la garantie du trésor, — je ne dis pas quelques recours partiels, — auraient une conséquence morale presque aussi désastreuse qu'une suspension de payements.

Lorsqu'on envisage les obligations en elles-mêmes, indépendamment des éventualités de ce genre dont le monde de la spéculation avec les instincts qui l'animent n'a pas pour habitude, je l'avoue, de se préoccuper beaucoup, — on s'étonne que ces titres, reposant pour la plupart sur la garantie de l'état et jouissant d'une prime de remboursement si considérable, ne se

négocient pas sur le même pied que les rentes du grand-livre. On n'aperçoit pas au premier abord la cause de la différence. On n'a pas de peine néanmoins à la découvrir dès qu'on reporte les regards sur la suite des émissions déjà faites et sur celles qui sont les corollaires des traités de 1859. Cette cause, elle est visiblement dans le nombre de ces titres. Quand on allègue à l'appui de cette explication qu'à l'origine, en 1853, les obligations étaient émises à 340 francs, on répond, je le sais bien, que la rente était alors à 80 francs; mais on oublie de prendre en compte d'autres circonstances propres à contre-balancer la différence des cours. A ce moment-là en effet les obligations n'étaient-elles pas un titre nouveau, manquant de notoriété, et dont le public n'avait aucune habitude? Ne faut-il pas toujours du temps pour faire pénétrer un type inconnu dans la masse des petits capitalistes? N'était-ce même pas plus difficile il y a dix ans qu'aujourd'hui, alors que les souscriptions pour les emprunts de l'état n'avaient pas encore accoutumé les esprits aux grandes explosions du crédit? Nous n'en sommes plus là. Tout le monde connaît maintenant les obligations des chemins de fer. La parité des cours entre ces titres et la rente n'a donc pu éprouver, pour s'établir durant les dernières années, les mêmes obstacles qu'au début. Ce n'est pas parce qu'on doutait de leur valeur qu'on les laissait décheoir jusqu'à 270 et jusqu'à 260 francs. Le public se refusait à les prendre uniquement parce qu'on lui en présentait trop. Des circonstances spéciales viendraient en relever le cours que l'observation resterait acquise à l'histoire du crédit des chemins de fer. Rien ne déprécie généralement une marchandise comme des offres trop abondantes, même quand ces offres n'excèdent

pas les ressources disponibles. Le fait d'émissions multipliées, menaçant de se continuer indéfiniment, voilà ce qui paralysait le marché. Derrière les propositions actuelles on en apercevait d'autres; on se demandait si celles-ci ne seraient pas encore plus avantageuses que celles-là. L'expérience le prouve, la science le constate: toutes les fois qu'on ne trouve pas à écouler, à un prix raisonnable, des titres d'une solidité incontestée, suffisamment connus du public, c'est là un indice irrécusable qu'à raison de telle ou telle circonstance le mouvement dans la voie du crédit s'est trop accéléré.

Question de mécanisme, ont prétendu certains esprits trop faciles à contenter, qui s'imaginaient que l'embarras s'évanouirait avec un changement de système. Nul doute qu'en cette matière comme en toute autre, la question de forme n'ait son importance; nul doute qu'on ne puisse améliorer le mode des emprunts. La preuve en serait au besoin dans les effets qu'a produits depuis 1858 l'intervention de la banque de France. Il ne faut point, j'en conviens, s'exagérer ces résultats en perdant de vue ce qui tenait aux circonstances. Si la banque de France, sans renoncer à sa prudence proverbiale, savait, disons-le en passant, se pénétrer un peu mieux de l'esprit industriel entendu dans son sens le plus élevé, elle aurait rendu des services bien autrement marqués au crédit des compagnies. Cette observation ne doit pas empêcher de reconnaître que son intermédiaire, son nom seul, a contribué à faire remonter le taux des émissions, soit en 1858, soit dans les années suivantes. Nous concluons donc que les recherches tendant à perfectionner le mécanisme des emprunts peuvent être éminemment utiles; nous nous opposons seulement à ce qu'on en exagère la portée. Au surplus, voyons les

projets les plus notables. Nous avons cité plus haut divers écrits de MM. F. Bartholony, Banès, Poujard'hieu qui avaient précisément pour objet des études de ce genre, et qui aboutissent à des conclusions ayant plus ou moins un caractère scientifique, et dignes d'être examinées [1].

La solution de la difficulté paraît à M. Poujard'hieu devoir résulter de la création d'une banque spéciale possédant la faculté, comme la banque de France, d'émettre des billets à vue au porteur. A l'exposé de son plan, l'auteur mêle des idées fort justes sur le développement du réseau national, comme sur le rôle fécondant de l'industrie privée. Son désir intime tend à constituer en dehors de l'état un moyen de réaliser l'unité des titres. Malheureusement la conclusion pèche par ce qu'on doit appeler le côté financier proprement dit. L'auteur raisonne comme s'il pouvait dépendre de la banque spéciale de faire circuler son papier. Rien ne lui serait plus facile que de déterminer invariablement le chiffre de l'intérêt à 3 pour cent environ, comme le propose M. Poujard'hieu, et de dire que le taux des obligations serait de 400 francs, tout en maintenant à 500 francs le chiffre du remboursement. Si pourtant l'adhésion du public faisait défaut, que deviendraient le système et la banque? Le sol choisi est trop incertain, trop mobile pour qu'on songe à y bâtir l'édifice si colossal du crédit des chemins de fer.

Créer un grand-livre des obligations, en le plaçant sous la garantie de l'état, étendue aux titres émis pour l'ancien réseau, tel est au contraire le but du second projet que nous avons, comme tout le monde, attribué

1. Page 160. — L'écrit où M. Poujard'hieu expose son projet est intitulé : *Solution de la question des chemins de fer.*

à M. Banès, bien qu'il ait été publié sous le voile de l'anonyme. Certes, on ne se plaindra pas cette fois que le terrain manque de solidité. De plus l'unité de type dans le crédit des compagnies serait effectuée du premier coup. Mais en réalité que ferait-on ? A côté du grand-livre actuel du trésor, on en ouvrirait un second. Les titres qu'on détacherait de celui-ci auraient même, relativement aux titres de la rente ordinaire, un avantage notoire, celui de la prime de remboursement. Grâce à cet avantage, le second livre pourrait faire au premier une concurrence assez forte pour entraver le crédit de l'état, surtout dans les moments où il serait le plus nécessaire d'y recourir. Périlleuse éventualité qui enlève toute chance de succès à cette deuxième combinaison, quoiqu'elle dénote un esprit fort expert en pareilles matières!

Quant au système conçu par M. F. Bartholony, qui rentre dans ce dernier ordre d'idées, il est à la fois ample et pratique. Mais il a le tort d'aspirer aussi à substituer le crédit de l'état au crédit des compagnies. Le trésor emprunterait lui-même pour le compte de ces dernières. De ce seul fait, M. Bartholony conclut très-justement que les emprunts seraient négociés à un taux plus avantageux. Où M. Bartholony excelle surtout et où il devait exceller avec son expérience consommée, c'est dans l'exposé des inconvénients du régime actuel, des embarras résultant de la variété des titres soit entre les compagnies, soit même dans le sein de chacune d'elles[1]. Il démontre surabondamment les avan-

1. Au mois d'avril 1860, M. Victor Bonnet évaluait à 7,700,000 le nombre des titres existants, de toute nature et de toute origine; il ajoutait que ces titres étaient destinés à doubler au moins. *Du crédit des chemins de fer* (*Revue des Deux Mondes*). —Outre les ouvrages déjà cités, page 160, on peut consulter le *Rapport* fait en 1861 par la *Société générale de crédit mobilier*; l'*Examen du simple exposé*

tages d'une simplification. En outre, son travail renferme diverses indications qui sont d'un grand secours pour l'étude du problème. L'embarras signalé n'est pas néanmoins une raison suffisante pour affaiblir l'action propre des compagnies. Les conséquences de l'erreur commise en 1857, et qui a conduit aux transactions de 1859, ne sont pas absolument irréparables. L'économie de l'avenir pourra trouver des ressources pour sauvegarder cet esprit d'association que M. Bartholony défendait avec tant d'énergie et de persévérance avant et après la loi de 1842. Cet esprit qui triomphait en fin de compte dans le compromis intervenu à cette époque, et qui a donné depuis 1852, à l'appel du gouvernement, tant de preuves de sa fécondité, cet esprit ne pourrait être que diminué par suite de la combinaison qui nous occupe. L'industrie particulière se mutilerait d'elle-même. Cette objection, fût-elle seule, serait décisive à nos yeux. Sans doute, en dehors de l'intervention du gouvernement, la solidarité complète entre les compagnies, dans l'émission des obligations, est impossible aujourd'hui à cause de la valeur différente des réseaux qu'elles exploitent. On pourrait sans trop de peine prendre son parti de cet inconvénient, si les compagnies réussissaient seulement à ramener l'unité chacune dans ses propres titres. S'il doit venir un temps où l'on puisse entreprendre, grâce à telle ou telle circonstance, de réaliser le titre unique, ou, comme on dit, l'*omnium*, l'uniformité établie déjà par chaque groupe faciliterait certainement cette transformation.

La pensée de relever le crédit des compagnies s'ac-

*des idées financières et industrielles de M. Bartholony*, par M. Thétard, et un article de M. E. Lamé-Fleury dans le *Journal des Économistes*, février 1860.

corde d'ailleurs intimement avec l'intérêt du trésor. Le cours des obligations en temps ordinaire pèse sur le cours de la rente. Ces titres-là tendent à devenir le type régulateur du marché. Cependant, de quelque côté qu'on se soit tourné, quelque mode qu'on ait proposé pour l'émission des emprunts des compagnies, on a toujours été se heurter contre le même écueil, la trop grande abondance des obligations, la disproportion entre l'offre et la demande. Tout est là. Dans une intention fort louable, mais à laquelle les dispositions publiques ne pouvaient pas se prêter indifféremment à toute époque, on a voulu, comme nous disions tout à l'heure, marcher trop vite. Autant après 1851, après un temps d'arrêt prolongé, le monde de la finance et la masse des petits capitalistes gravitant dans son orbite couraient au-devant des entreprises et des souscriptions, autant, après avoir rapidement parcouru un grand nombre d'étapes, ils en étaient venus, en 1857 et dans les années suivantes, à ambitionner un certain ralentissement, un certain repos. Que les appels de fonds sachent se modérer un peu, que l'industrie particulière puisse échelonner les demandes adressées au crédit, et cela vaut mieux pour la régularisation du marché des valeurs que tous les mécanismes imaginables, même les mieux combinés. C'est ainsi qu'une économie prudente pourra mettre l'avenir à l'abri, sinon des crises de tout genre, du moins de celles qui tiendraient à une confusion des éléments de l'ordre financier. Ne l'oublions pas : ce n'est rien moins que l'achèvement du second réseau qui dépend du marché des obligations. Lorsqu'on a décidé, en 1859, que le capital nécessaire serait en entier demandé à l'emprunt, on a subordonné l'exécution à toutes les oscillations du crédit.

Si le lecteur veut bien se rappeler les explications données dans ce deuxième livre, il ne nous sera pas difficile de résumer les conditions générales qui doivent diriger l'exploitation des chemins de fer dans ses rapports avec les intérêts qu'elle concerne. Les améliorations de toute nature, celles qui sont dès à présent réalisables, comme celles qui réclament encore des études, doivent avoir pour effet de généraliser l'usage des voies nouvelles. C'est un principe à poser que la meilleure exploitation des chemins de fer, aussi bien au point de vue des compagnies qu'au point de vue de l'état et du public, est celle qui prend pour règle l'intérêt des masses. La tendance à favoriser le petit nombre serait diamétralement contraire au but qu'il s'agit d'atteindre. Dans le frottement quotidien des entreprises avec les intérêts particuliers alimentant leur trafic, ce qu'on doit apporter surtout, c'est une constante libéralité d'intention, c'est la volonté réfléchie de seconder l'essor de toutes les forces du pays. Les compagnies sont investies d'une délégation qui les associe à la noble tâche de l'autorité publique. Il faut qu'elles puissent s'élever jusqu'à cette région où la pensée se dégage assez des liens d'un intérêt étroit et mal entendu pour prendre conseil de l'intérêt général. En dehors des obligations inscrites dans le cahier des charges, elles ont implicitement contracté toutes celles qui naissent des principes mêmes de notre civilisation. Que dans le règlement des difficultés qui se succèdent on ait toujours cette idée présente, et l'on sera certain d'aboutir aux solutions les plus justes et en même temps les plus avantageuses.

# LIVRE TROISIÈME

## QUELS RÉSULTATS PROMET L'AVENIR PAR RAPPORT A L'INTÉRÊT MATÉRIEL ET A L'INTÉRÊT MORAL.

Nous arrivons à la dernière partie de notre ouvrage, aux conséquences que promet l'avenir dans l'ordre économique, dans l'ordre politique et dans l'ordre moral. La philosophie a souvent répété que tout se tient dans la société, que tous les éléments qui la constituent sont essentiellement solidaires les uns des autres. Aucune époque de l'histoire n'est plus riche que la nôtre en faits propres à justifier cette vérité. Rien dans le passé ne présente sous ce rapport un exemple aussi éclatant, aussi profondément significatif que celui qui résulte de la transformation opérée par les chemins de fer. Suivez la filiation des choses. L'intérêt matériel des compagnies attendrait en vain une satisfaction si l'essor n'était pas donné aux divers éléments de l'activité publique. La production alimente le commerce, et le commerce en retour stimule la production. De l'essor des forces agricoles, industrielles, commerciales, découle le continuel accroissement de la fortune générale. On devine que toute cette expansion dans l'ordre économique ne saurait s'effectuer sans engendrer rapidement des résultats

politiques et moraux. Le problème consistait donc à démêler les éléments si complexes qui constituent le mouvement des chemins de fer et à déterminer les lois qui les régissent, lois dont l'effet doit être l'harmonie de l'ensemble, c'est-à-dire l'unité. Les faits constatés jusqu'à ce jour permettent déjà de préciser quelques-unes de ces lois, et de les considérer comme des données positives pour l'observateur qui étudie les probabilités de l'avenir.

# PREMIÈRE SECTION

## RÉSULTATS ÉCONOMIQUES ET FINANCIERS.

---

## CHAPITRE I

**Effets sur le développement de la richesse. — Production et consommation. Prix des choses.**

Lorsqu'on dit que les chemins de fer ont accru la richesse générale, on ne fait que se rendre l'écho d'une opinion universellement acceptée. Personne non plus ne révoque en doute qu'un nouvel essor ne doive être la conséquence des futures expansions du réseau sur le globe. Mais en dehors de cette affirmation purement empirique, il importe de se rendre compte du principe vivifiant qui réside dans les nouvelles voies de communication, et du mode de leur influence. Si la richesse s'est effectivement accrue, l'analyse scientifique doit aboutir aux mêmes conclusions que l'expérience.

Rappelons d'abord que le véritable signe d'une augmentation de richesse est inhérent à ce fait que la somme des choses pouvant servir aux besoins de l'homme s'est élargie, que de nouvelles sources de production se sont ouvertes. *Communiquer aux choses la qualité de biens*, pour nous servir de l'expression fort

juste d'un économiste allemand[1], voilà ce que c'est que créer la richesse. Or, quel instrument, quelle force, quelle puissance matérielle a jamais possédé ce don merveilleux à un plus haut degré que les voies ferrées? Les exemples attestant sous ce rapport l'efficacité de leur action abondent de toutes parts, loin de nous, autour de nous. Nous avons vu les chemins de fer dans l'Amérique du Nord servir à réaliser d'immenses conquêtes sur des espaces vides et inabordés, qu'ils ont seuls permis de rattacher au domaine de la civilisation. En France, ils ont communiqué une utilité toute nouvelle soit à la terre, soit aux produits dans de nombreux districts dépourvus de débouchés. Quand ils fournissent le moyen d'exploiter des possessions agricoles, ou des gîtes minéraux, ils développent la richesse; quand ils ouvrent au travail de l'homme une arène jusque-là délaissée et improductive, ils développent la richesse; quand ils mettent dans la circulation mille objets que le commerce ne pouvait atteindre, ils développent la richesse. Dans toutes ces circonstances, ils servent manifestement à communiquer aux choses la qualité de biens.

Cette influence provient tout entière des facilités que les chemins de fer donnent pour les transports, facilités pour les matières premières qu'ils portent sur les lieux où elles sont mises en œuvre, facilités pour les produits qu'ils amènent sur les marchés, facilités pour les personnes dont ils économisent le temps et la peine. On s'abuserait toutefois singulièrement si, partant de cette observation, on voulait déduire du fait seul du

1. Hufeland; passage cité par M. Roscher dans ses *Principes d'économie politique* (tome Ier), dont M. Wolowski a donné une excellente traduction.

mouvement le fait d'une augmentation de richesses. Oui, sans doute, comme on l'a dit, *produire c'est mouvoir;* mais mouvoir ce n'est pas toujours produire; il y a des mouvements stériles, et pourtant ces mouvements-là sont toujours coûteux, car *mouvoir c'est consommer.* Tout mouvement implique un effort, c'est-à-dire l'emploi d'une force, c'est-à-dire une consommation. C'est là une loi générale. Il faut donc que le mouvement obéisse à des impulsions réfléchies. Quand il s'agit des matières, on a pour garantie la clairvoyance des intérêts. Mais s'agit-il des personnes, un autre mobile intervient, un autre phénomène mérite d'être observé. En dehors de cette consommation, de cette dépense, si l'on veut, qui est la condition même du mouvement, il est dans la nature des choses que le fait de changer de place, de circuler, de voyager, devienne l'occasion d'une plus grande consommation de produits. Trait essentiel : l'accroissement de la consommation se prononce en raison directe de l'accroissement de la circulation.

Jusque-là rien à reprendre. L'homme n'est pas créé sans doute pour consommer; mais il a besoin de consommer pour atteindre sa fin; cela seul, disons-le en passant, fournirait la justification métaphysique de tout l'ordre économique. Poursuivons. Au point de vue du prix des choses qui, dans l'idée de tout le monde, se mêle étroitement à la question des chemins de fer, la conséquence du fait spécifié est bien simple. Voici, d'une part, que le nouveau mode de transport favorise la production, et, d'autre part, qu'il étend la consommation. Si des deux côtés l'influence est égale et si aucune autre cause ne trouble l'équilibre, les anciens prix ne varient pas; ils augmentent au contraire si la consommation va plus vite que la production; ils faiblissent si la produc-

tion prend l'avance. Rien de plus facile à saisir. Mais qu'est-il arrivé dans la pratique? Pour quantité de produits, les chemins de fer ont stimulé la production autant et plus que la consommation. Je citerais volontiers les produits minéralogiques, métallurgiques, chimiques, céramiques et tous les produits textiles. Dès lors, les prix sont restés les mêmes, ou bien ils ont diminué, à moins que des circonstances d'une autre nature ne les aient atteints. Pour d'autres articles, pour ceux qui servent à l'alimentation, le pain excepté, le résultat a été différent. Les efforts de la production n'ont pu suivre l'accroissement de la consommation. Un instant parfois suffit ici pour absorber le travail d'une année, de plusieurs années. C'est bien sur ce point, d'ailleurs, que se concentrent à peu près les consommations provoquées par le fait du déplacement, par le fait des voyages, par le fait des excursions de tout genre. En fin de compte, l'équilibre a été altéré au préjudice de la production. Le bras du commerce a beau s'allonger, les producteurs stimulés par le renchérissement même ont beau multiplier leurs mouvements, la consommation déborde plus vite. L'essor si rapide des contributions indirectes, les chiffres de l'octroi dans les grandes villes et surtout à Paris, fournissent à ce sujet des témoignages irrécusables. Voilà ce qu'on perd de vue lorsqu'on s'étonne de ce que le prix des vivres ne baisse pas avec les facilités créées pour les transports. Les chemins de fer sont fidèles à leur rôle : ils augmentent la production; ils agrandissent le cercle des approvisionnements; ils réduisent même les frais de voiture comparativement au passé. Mais prenez-y garde : ce n'est pas là leur unique influence. Ils provoquent en outre la consommation, et ils la provoquent avec une incomparable

vivacité. Ils ont été impuissants jusqu'à ce jour à établir l'accord entre les deux termes.

Ce phénomène offre une certaine analogie avec le double fait observé par Malthus concernant la population et les moyens de subsistance, et qui servit de base à sa fameuse loi. Non pas qu'ici non plus il soit permis d'aller jusqu'à prétendre que l'accroissement de la consommation ait la tendance à suivre une progression géométrique, et l'accroissement de la production une progression arithmétique. Les deux propensions ne sont pas aussi divergentes ; on peut affirmer seulement que la distance a été considérable. Est-elle destinée à disparaître ? Le jour viendra-t-il où les chemins de fer pourront réussir à mener de front l'influence qui excite la production, et l'influence qui excite la consommation ? Quoique l'étude des stimulants qui procèdent du fait de la circulation porte à croire que la consommation doit longtemps encore rester en avant, il n'est pas douteux que les efforts de l'avenir réussiront à rapprocher les deux lignes, et peut-être même à retourner en sens inverse la proportion actuelle. Toutefois, il faudra du temps pour que le progrès se traduise en résultats sensibles. Ce n'est que par l'emploi sur une échelle étendue de moyens de production plus vigoureux, ce n'est qu'en substituant sur beaucoup de points les engins mécaniques à la force de l'homme, qu'on peut espérer de réussir à combler la différence. Ainsi, la vapeur seule pourra se faire contre-poids à elle-même.

## CHAPITRE II

### Effets par rapport à l'agriculture, à l'industrie et au commerce.

L'influence qu'exerce la facilité des transports résultant des voies ferrées sur le mouvement agricole, industriel et commercial, n'est pas difficile à saisir; il suffit d'ouvrir les yeux pour en être frappé.

/a En commençant par l'agriculture, nous considérerons d'abord les faits acquis; nous verrons ensuite les résultats qu'on peut attendre de l'avenir. La plus-value donnée à la terre est sans contredit l'un des résultats que les expériences contemporaines ont mis en lumière avec le plus d'éclat. Grâce à des exemples multipliés, l'économie actuelle est en mesure de procéder sur ce point par des affirmations catégoriques. L'augmentation a été si large dans certains pays, en Amérique notamment, qu'on a pu dire de quelques *railways* que les propriétaires des terres riveraines auraient eu intérêt à les établir à leurs frais[1]. En France comme dans tous les autres états de l'Europe, un mouvement analogue s'est manifesté sur le parcours et dans le rayon des différentes lignes. On doit regarder encore comme appartenant à l'économie actuelle le changement radical opéré pour le

1. Le prix minimum pour la vente des terres du gouvernement fédéral aux États-Unis est de 1 dollar 25 cents par acre (de 5 à 6 francs pour 40 ares environ). Eh bien! on a vu des terres dans des régions tout à fait écartées, à 100 kilomètres de Chicago par exemple, qui n'auraient pas trouvé d'acheteur au minimum du prix, se vendre 1,500 francs l'acre après l'établissenent d'un chemin de fer. Ailleurs, des terrains qui restaient en vente depuis 30 années ont de beaucoup dépassé le minimum, quoique placés dans les conditions les plus ordinaires.

transport des bestiaux, et en grande partie pour celui des vins. De plus, les mauvaises récoltes dans différentes contrées de l'Europe durant plusieurs années consécutives sont venues montrer que les chemins de fer peuvent opérer une répartition à peu près uniforme des céréales entre les divers points d'un pays. Il y a, par exemple, tel de nos départements les plus maltraités où le pain, au plus fort de la crise, n'a guère été payé plus cher que dans les autres, et où, sans les voies ferrées, on aurait eu à déplorer une véritable famine. Signalons un service d'un autre genre : les chemins de fer ont rendu possibles ces concours régionaux, ces expositions générales, ces congrès d'hommes spéciaux qui favorisent d'utiles comparaisons, tendent à propager les meilleurs systèmes et concourent à mettre au service de tous la science et l'expérience des plus habiles, — et qui étaient condamnés, avant l'expansion du réseau, à ne jamais sortir d'un cercle extrêmement étroit [1].

Un mouvement salutaire est commencé du reste dans diverses branches des transports agricoles. La nature encombrante de la plupart des articles qui les composent devait au début en restreindre singulièrement le cercle. Il fallait que les compagnies de chemins de fer fissent auparavant l'apprentissage de ces évolutions de tarifs grâce auxquelles on peut abaisser les taxes soit en raison de la distance parcourue, soit en raison des exigences propres à certaines matières. Encore bien peu développée, infiniment moins développée en France qu'en Angleterre et aux États-Unis, cette catégorie du trafic est celle qui profitera le plus des futurs perfectionnements de l'exploitation. Les essais tentés, les résul-

1. Voir le *Droit rural*, par M. Jacques de Valserres, page 528, sur l'état de ces institutions, il y a une quinzaine d'années.

tats obtenus déjà dans cette immense arène, font bien voir, d'ailleurs, l'utilité des services dont l'avenir sera redevable ici à l'intervention des voies ferrées. L'opération qui dans la culture devance toutes les autres, le transport des engrais, suffirait pour en donner une idée. On sait à quel point l'agriculture est intéressée dans cette question des engrais. Souvent on a dû renoncer, souvent on renonce encore à tirer quelque produit d'un sol, faute d'avoir assez près de soi le genre d'amendements qui lui convient. En parlant de cette large bande de terres siliceuses qui traverse la France du nord-ouest au sud-est, M. Léonce de Lavergne a fait remarquer que partout *où il est possible d'employer largement la chaux comme amendement, le sol se transforme à vue d'œil, les prairies artificielles s'étendent, les bestiaux s'améliorent et se multiplient, le froment se substitue au seigle.* « Or, avec les moyens ordinaires de locomotion et de combustion, dit-il, la chaux revenait trop cher sur la plupart des points. Les chemins de fer qui transportent à peu de frais soit le combustible, soit la chaux même, peuvent seuls la mettre à la portée de tous[1]. » La Sologne nous offre un exemple analogue. La marne convenait merveilleusement pour rendre productif le sol ingrat de cette région; ce n'est que depuis l'établissement du chemin du centre qu'il a été possible d'en faire usage. — Les chemins de fer ont eu, et ils auront de plus en plus, cet effet d'amener la création de voies accessoires qui facilitent l'exploitation des terres, qui parfois la rendent praticable d'impossible qu'elle était auparavant. Citons à titre d'exemple les 500 kilomètres de routes dites *routes agricoles* exécutées dans

1. Article cité même volume, page 109.

cette région des Landes qui n'embrasse guère moins de 634,000 hectares, et les routes du même genre récemment décrétées à travers les 460,000 hectares que comprend la Sologne.

L'expansion des lignes ferrées est une condition de succès dans la mise en valeur des terres vagues et en friche existant en France, que les meilleurs documents ne permettent pas d'évaluer à moins de 7 millions d'hectares [1]. Il en est de même pour l'application de la vapeur, cet engin si puissant des transformations sociales, et dont nous pressentions tout à l'heure l'utile concours dans l'œuvre de la production agricole. Sans les chemins de fer, le transport des appareils serait trop difficile et trop coûteux pour que l'usage pût s'en généraliser. L'agriculture n'est devenue en Angleterre — ce qu'elle doit devenir peu à peu partout — une industrie où la machine seconde avantageusement le bras de l'homme, que depuis la construction des *railways*.

De l'emploi des appareils à vapeur pourrait dériver une conséquence d'un autre ordre et d'une plus haute portée. La même machine devra presque toujours être commune à plusieurs fermes, passer de l'une dans l'autre. Eh bien ! ce sera là peut-être un point de départ pour l'extension du principe d'association dans la sphère de l'agriculture où il est si peu connu. Dans un pays comme le nôtre, où la propriété est divisée en tant de mains, l'association remédierait à quelques inconvénients qu'offre la petite culture à côté des incalcu-

1. Les communes à elles seules, sur 4,720,000 hectares de terres qu'elles possèdent, en comptent 2,790,000 en marais, terres vaines et vagues, landes, bruyères ou pâturages. *Rapport à l'Empereur*, 17 janvier 1859. — Voir aussi *Statistique de la France*, par M. Maurice Block, tome II, page 97.

lables avantages inhérents à la division du sol. Grâce à ce principe « tout en conservant, disait fort bien M. Rossi, les avantages politiques et moraux de la division des propriétés territoriales, nous en verrions les inconvénients économiques s'atténuer de jour en jour, et nous tendrions constamment vers le système le plus désirable peut-être, même sous le rapport de la production nationale ; car il n'est nullement prouvé que les grands seigneurs mettent le même zèle que les petits propriétaires à retirer de leur sol tout le produit qu'il peut donner[1]. »

Au moyen de l'association, on réunirait sans peine les capitaux qui manquent souvent pour la bonne exploitation des terres. Les divers frottements qu'amènerait l'application de ce principe ne sauraient manquer de contribuer en outre à propager au sein des masses rurales la connaissance des diverses institutions fondées en vue de venir en aide aux intérêts agricoles, notamment des institutions de crédit. On concevra mieux l'importance de ces dernières si l'on veut se rappeler que le montant de la dette hypothécaire a été évalué, d'après un compte remontant déjà assez loin, à plus de 11 milliards 500 millions, dont l'intérêt à 5 pour 100 s'élevait à 575 millions [2]. Ajoutons que la valeur de la propriété immobilière en 1851, d'après une enquête de l'administration des finances, arrivait à 83,744,000,000 de francs produisant un revenu de

1. *Cours d'économie politique*, tome II, page 118. — Dans un mémoire concernant l'*Influence de la division des successions sur la fortune publique*, M. Hip. Passy a réuni, avec l'autorité qui s'attache à ses travaux, divers traits propres à tempérer certaines appréhensions excessives : *Mémoires de l'Académie des Sciences morales et politiques*, 2$^{me}$ série, t. II, p. 283.

2. *Système financier de la France*, par M. le marquis d'Audiffret.

2,643,366,000 francs [1]. Il est démontré du reste que là où les voies de communication sont les plus faciles et les plus multipliées, le capital est le plus abondant. On dirait qu'il ne peut circuler que sur des routes très-fréquentées. Or, les chemins de fer, étant éminemment favorables à la circulation, sont par suite éminemment propres à entraîner le capital après eux. Jugez la conséquence pratique : si en répandant les capitaux dans les campagnes, on parvenait à améliorer la culture de manière à procurer un centime seulement de diminution sur le prix de chaque kilogramme de pain, on réaliserait par année une économie énorme que permet d'apprécier le passage suivant d'un rapport de la *Société du crédit foncier*: « Quand le pain est à 15 centimes le 1/2 kilogramme, on en consomme en France pour 5,400,000 fr. par jour environ ; si le prix du pain augmente de 1 centime le 1/2 kilogramme, la dépense quotidienne augmente de 360,000 fr. »

Le mode d'action des chemins de fer sur l'industrie et sur le commerce est identique au fond à celui dont nous venons de décrire les principaux aspects; il peut aussi se résumer en ce mot, *faciliter les transports*. Cependant quelques points particuliers à ces deux autres grandes branches de travail veulent être spécifiés. Pour bien saisir la relation existant entre les voies ferrées et la production industrielle d'abord, il est indispensable de se former une idée très-nette, très-catégorique de ce qui caractérise essentiellement l'industrie moderne. Il ne suffirait pas de dire que l'industrie moderne c'est l'industrie *transformée par la triple intervention des machines, du capital et de la science, et se distinguant de*

1. *De la division du sol et de la valeur croissante de la propriété immobilière*, par M. Wolowski *(Revue des Deux Mondes)*.

*l'industrie antérieure par le mode nouveau de travail et de production basé sur la concurrence et sur la liberté des transactions*[1]. Certes, ce sont là des attributs de l'industrie moderne, mais ils ne sont pas assez exclusifs, pas assez intimes pour en former la caractéristique. Ils nécessitent d'ailleurs quelques restrictions formelles.

Si étendu qu'ait été le domaine de l'empirisme dans l'industrie ancienne, on ne peut pas dire que la science y fût demeurée entièrement étrangère à l'application. La géométrie, par exemple, ne s'est-elle pas retrouvée dans tous les essais de construction ? La science des nombres était partout dans l'antiquité ; l'abus qu'on en fit trop souvent atteste combien elle exerçait d'empire. De même plus tard l'alchimie témoigna de l'existence d'un fonds réel de connaissances en chimie. Quant au capital, son rôle est aussi ancien que le premier instrument de travail dont l'homme ait armé son énergie, que le premier approvisionnement dont sa prévoyance ait fait une réserve pour les besoins futurs. En outre, plus d'un mécanisme ingénieux avait été imaginé avant notre temps : témoin le métier à bas que le malheureux William Lea fit fonctionner devant le roi d'Angleterre Jacques I$^{er}$ ; ce qui n'empêcha pas cet inventeur d'aller mourir à l'hôpital.

Une analyse plus intime est donc indispensable, si l'on veut différencier exactement le travail contemporain du travail antérieur et voir le lien qui l'associe au perfectionnement des moyens de transport. Prenez l'ouvrier aux prises avec l'ancien mode de la production industrielle, et considérez-le ensuite au milieu de l'industrie moderne : que découvrez-vous ? Jadis le

1. *L'industrie moderne*, par M. Verdeil.

travailleur a bien à sa disposition des instruments, des outils plus ou moins grossiers, qui lui facilitent l'accomplissement de son œuvre : c'est le marteau, c'est la scie, c'est tel ou tel métier avec ses bobines et ses navettes. En définitive, pourtant, la force qui met en jeu ces auxiliaires du travail humain, c'est la force même de l'homme. Parfois, pour une besogne monotone et simple, on le voit emprunter ailleurs quelque secours. Il utilise la force du vent ou celle de l'eau ; c'est là tout. Renfermée dans cette étroite limite, l'exception ne sert qu'à mettre davantage en saillie le fait général, c'est-à-dire l'homme réduit à employer sa propre force pour manier les instruments de travail. Avec l'avénement de l'industrie moderne, un immense changement s'effectue. La nature est pour ainsi dire retournée contre elle-même ; elle prend la place de l'ouvrier, qui n'a plus guère qu'à combiner le jeu, qu'à surveiller la marche des forces qu'elle lui fournit. L'étape actuelle est marquée par l'intervention de deux grands agents : l'un désormais éprouvé, la vapeur ; l'autre encore environné de mystères, l'électricité. L'industrie a vu de la sorte centupler ses moyens d'application. Telle est dans notre siècle la véritable caractéristique du travail. Et comme ce qu'il y a de vrai et de grand dans les choses tient à leurs rapports avec l'âme de l'homme, ce trait fondamental, qui atteste un acte de souveraine intelligence, forme, disons-le, la réelle grandeur de l'industrie contemporaine.

La fonction des chemins de fer à ce point de vue se dessine clairement désormais. Munie d'engins qui centuplent sa puissance productive, l'industrie a besoin d'énormes masses de matières premières ; puis il lui faut expédier ses produits. Elle exige donc des transports

considérables. Ajoutons encore qu'il y a entre l'industrie moderne et l'industrie ancienne un dernier signe différentiel qui se lie également à la question des transports. Le travail ancien se montrait souverainement lent à modifier ses procédés; c'est incontestable. Les mêmes instruments se perpétuaient à travers les siècles; ils passaient de génération en génération sans subir aucun changement. Il n'est pas démontré que la laine fût filée il y a cent ans par les fileuses de la Normandie, de la Bretagne ou du Berri, autrement qu'elle ne l'était du temps de Lucrèce. Autant ce servile attachement à la routine, cette torpeur insurmontable, pesait sur l'industrie qu'elle tenait mûrée dans une étroite arène, autant l'esprit de transformation et l'esprit de perfectionnement ouvrent au-devant du travail contemporain de plus en plus larges perspectives. Chercher, chercher toujours, ne voir dans un progrès accompli qu'un échelon vers un résultat meilleur, tenter chaque jour des combinaisons neuves, mettre en jeu de nouveaux appareils, pousser avec audace des reconnaissances infatigables dans le champ de l'inconnu, tel est le rôle que l'industrie remplit à notre époque. Aussi bien, est-ce à son initiative que l'esprit humain doit évidemment, de nos jours, ses plus belles conquêtes dans ce mystérieux domaine de la vérité, dont l'antique Prométhée attestait déjà la terrible profondeur. L'invention, c'est-à-dire le mouvement incessant vers des vérités nouvelles, constitue l'essence de l'industrie, *ea vis quæ investigat occulta, inventio dicitur* (Cic.). Or, cet esprit d'invention, qui oblige à renouveler si fréquemment les engins des fabriques, suppose qu'on jouira de voies rapides et économiques; car il faut souvent faire venir de loin les appareils et les outils. Ainsi, en dernière analyse, les chemins de fer, qui

sont comme la résultante des progrès de l'industrie moderne, apparaissent maintenant comme une condition suprême de ses futures conquêtes.

Dans le champ du commerce la relation devient encore plus frappante, s'il est possible. L'échange, entendu dans la plus large acception du mot, implique de toute nécessité le fait du transport. Que le transport soit rapide, qu'il soit régulier, qu'il soit sûr, voilà l'impérieux besoin des transactions commerciales : or ne sont-ce pas là précisément les conditions qu'offrent les voies ferrées? Mille avantages résulteront de la rapidité même, triomphant du temps et de l'espace, rendant les relations plus fréquentes, plus intimes. On sera conduit peu à peu à uniformiser les usages commerciaux si variables d'ordinaire, même entre des places fort rapprochées les unes des autres. Déjà nous avons vu l'administration publique consulter nos Chambres de commerce sur la question de savoir s'il n'y aurait pas *utilité à rendre uniformes les conditions de tare et d'escompte et les termes à accorder pour la livraison des marchandises*. Ce n'est là qu'un premier signal; le cercle des simplifications est appelé à s'élargir. L'exemple pourra plus tard réagir par delà les frontières qui séparent les différents pays. Que de complications, que de dépenses seraient évitées si la fréquence des rapports de peuple à peuple amenait seulement l'uniformité tant souhaitée déjà des monnaies, des poids et des mesures!

On s'était peut-être un peu hâté de prédire que les chemins de fer, en rendant extrêmement commodes les négociations courantes du commerce, allaient porter un coup terrible à une antique institution, à ces grandes foires dont quelques-unes en France et hors de France sont célèbres dans le monde entier. Les satisfactions

qu'avaient fournies aux intérêts commerciaux et l'amélioration des anciennes routes et le développement des institutions de crédit et l'activité imprimée au service des postes étaient de nature à nuire, je le reconnais, à ces rendez-vous traditionnels où les négociants cherchaient jadis, au travers de mille obstacles, une occasion de se voir et de s'entendre. Mais l'extrême facilité pour les déplacements dont nous jouissons aujourd'hui est devenue favorable aux appels quelconques ayant pour but de réunir, sur un lieu déterminé, des intérêts de même nature. Les grandes foires pourront bien, sauf à se transformer dans quelques-unes de leurs bases économiques, reprendre une vigueur qui semblait naguère les avoir abandonnées pour jamais.

Une autre institution intéressant le commerce et l'industrie et qui participe par certains côtés du caractère des foires, a déjà dû aux chemins de fer un éclatant essor. Nous parlons de ces expositions des produits industriels qui sont nées en France, il y a une soixantaine d'années, qui ne furent d'abord guère possibles que dans la capitale et seulement pour les produits nationaux, et que nous voyons maintenant acquérir sur tant de points des proportions grandioses. Au lieu d'une seule exposition nationale revenant tous les cinq ans, nous avons en France chaque année des exhibitions locales très-riches et très-curieuses. Les expositions universelles, qui sans doute peuvent s'ouvrir à des heures plus ou moins opportunes et dans des conditions plus ou moins favorables à tel ou tel pays, offrent généralement de sérieux avantages auxquels il eût été interdit de songer avant les routes ferrées. Quand même on aurait pu, à force d'argent, transporter les produits sur l'arène choisie, l'affluence des visiteurs eût été

impossible. Or, de même qu'on a pu dire que ce sont les routes qui font les voyageurs, de même on peut affirmer que c'est le public qui fait les expositions.

Les études, les comparaisons que facilitent ces assemblages des produits du travail dans le monde entier, permettent à l'homme d'état, à l'économiste, à l'industriel de se fixer sur la situation relative des peuples les uns par rapport aux autres et sur les nécessités qui en découlent. Le commerce y vient puiser des indications précieuses pour ses entreprises. Les expositions universelles contribuent donc, avec les rapports constants et multiples que les chemins de fer entretiennent entre les nations, à donner au monde commercial, au monde économique, la connaissance de son propre état, de ses ressources présentes et de ses besoins réels. Or, une telle connaissance est la première condition pour qu'on puisse espérer de voir s'établir un équilibre entre toutes les branches de la production et toutes les branches de la consommation, équilibre qui, s'il était parfait, anéantirait la cause la plus fréquente des crises industrielles.

## CHAPITRE III

**Influence sur divers côtés économiques de la vie sociale. — Travail et salaire. — Population; villes et campagnes; grands centres; cités intermédiaires. — Émigrations.**

Dès qu'il est démontré que les chemins de fer ouvrent de nouvelles sources à la richesse publique, il est clair qu'ils provoquent l'essor du travail. Là-dessus pas d'hésitation possible; mais exercent-ils une influence favorable sur les salaires et sur l'amélioration du sort des

ouvriers ? Quoique la question ainsi posée soit plus complexe, la solution n'en est pas douteuse. Tout mouvement qui engendre de nouveaux éléments de travail procure de nouvelles sources de salaires; les deux idées sont corrélatives l'une à l'autre; le premier des deux termes appelle nécessairement le second. Quand une somme plus large de travail sollicite un même nombre de bras, il y a au moins une forte chance pour que les conditions offertes soient meilleures [1]. Ce premier trait serait décisif, s'il n'y en avait un autre dont il faut tenir compte. Le rapport de la consommation à la production, en fait d'articles de première nécessité, peut se trouver modifié d'une manière assez notable, dans le sens indiqué à propos du prix des choses, pour que l'augmentation du chiffre du salaire soit neutralisée. Mais ce fait ne dépend pas de l'action propre des chemins de fer sur la destinée du travail. Il ne peut être d'ailleurs que momentané. Dût la production rester indéfiniment en arrière de la consommation, le salaire reprendrait encore son niveau naturel. Le renchérissement des denrées alimentaires impose dans un court délai, bon gré, mal gré, une augmentation proportionnelle dans la rétribution du travail. L'attente ne saurait, d'ailleurs, faire perdre de vue le sens réel de l'influence exercée par les voies nouvelles. Le changement opéré dans les moyens de transport répond visiblement, par sa nature même, à ces aspirations de notre temps

1. Dans notre ouvrage sur les *Populations ouvrières de la France*, nous avons consacré plusieurs chapitres à cette question générale : *l'état des ouvriers est-il en voie de s'améliorer ?* Nous avons recherché notamment si les salaires sont en voie d'augmentation et quels correctifs pourraient exiger les lois économiques qui régissent le mouvement des salaires. Tome II, liv. VIII, ch. 1er et ch. 6.

vers le développement des conditions de bien-être au profit de tous [1].

Sur d'autres côtés du mouvement économique il est plus facile de se méprendre, par exemple sur la tendance qu'ont les lignes ferrées à niveler le prix des choses soit entre les divers points d'un même pays, soit entre les diverses contrées du monde. C'est un fait, par exemple, qu'il y a moins de différence aujourd'hui qu'il n'y en avait autrefois entre le prix des vivres à Paris et dans telle ou telle petite ville du centre ou de l'ouest de la France. Au premier abord, on pourrait s'imaginer que la relation ancienne a été rompue au détriment des localités qui payaient les prix moindres. Il n'en est rien cependant; on le reconnaît sans peine si l'on embrasse tous les éléments dont se compose l'existence d'un groupe de population, si l'on sait discerner les augmentations provenant du fait des chemins de fer de celles qui dérivent de causes tout autres. Quand les voies ferrées ont étendu le cercle où s'approvisionnent les grands centres, elles ont procuré de nouveaux éléments de travail et de bénéfice à mille communes rurales privées jadis de débouchés. La richesse s'est largement grossie dans les districts lointains où plongent chaque jour les réquisitions du commerce des villes, surtout du commerce parisien. Les relations établies ont été la source d'un double avantage, avantage pour les villes dont l'approvisionnement est mieux assuré, avantage pour les campagnes qui sont mises à la portée des grands marchés.

C'est en rendant ainsi de plus en plus féconde l'exploitation des ressources locales, qu'on pourra créer un

1. « L'influence capitale à l'égard des salaires, dit M. Dupont-White, ce n'est pas la richesse d'un pays, mais son enrichissement. » *Essai sur les relations du travail avec le capital*, page 112.

contre-poids à l'appât qui attire vers les villes une partie de la population des campagnes. Non pas que ce déplacement ait pris des proportions aussi effrayantes qu'on l'a parfois prétendu. Des distinctions sont d'ailleurs indispensables si l'on veut asseoir son jugement sur les émigrations champêtres. « Sans doute, disait un député durant la session de 1861, sans doute la campagne a vu s'éloigner des campagnards qui ne l'aimaient guère, et qui ont bien fait pour les services qu'ils lui rendaient d'obéir à leur vocation. La campagne a aussi perdu des bras pour qui la charrue était une fatigue, et qu'on ne saurait blâmer d'avoir quitté un travail qu'ils faisaient mal pour un travail auquel ils sont plus propres. L'homme n'est pas un végétal attaché au sol qui l'a vu naître... De même que le capital se déplace lorsqu'il ne trouve plus à fonctionner avec avantage, et c'est là son vrai privilége, de même il importe que le travailleur se déplace aisément lorsqu'il ne peut plus exercer utilement son aptitude [1]. » Une dernière catégorie d'émigrants était en outre dépeinte en ces termes : « La campagne se décharge du fardeau d'éléments inutiles ou dangereux qui, à leurs risques et périls, vont cacher dans les villes leur misère, leur paresse et leurs vices; et, franchement, ce ne sont pas là des défections dont il faille se désoler. » Le même orateur ajoutait qu'en revanche la campagne conservera toujours ceux de ses enfants que captive le puissant attrait de la terre, *tous ceux qui sont attachés au sol par le lien de la petite propriété, et qui ont voué à leur sillon leur temps, leur sueur, leur économie.* « Voilà, disait-il, les solides, voilà les véritables soutiens des campagnes, et vous savez quelle

1. M. Lafond. *Moniteur*, 13 juin 1861.

est la cause de cette prédilection et de cette ardeur du paysan pour la terre : c'est la division de la propriété telle que l'a faite le Code Napoléon ; c'est la possibilité ouverte aux plus humbles d'en acquérir les parcelles avec les fruits du travail et de l'épargne. Otez, s'il est possible, le Code Napoléon ; créez au paysan des obstacles à ce qu'il puisse s'implanter par l'acquisition sur cette terre avec laquelle il a fait pacte, c'est alors que la campagne perdra pour lui tout son prestige, c'est alors que, dégoûté de son sort, il ira tenter dans les villes l'aisance qu'il demandait à sa terre d'affection et qu'elle lui refuse. »

A côté de ces raisons de confiance, il y en a une autre qui se lie à l'expansion progressive de nos lignes ferrées. Les germes de vie que les chemins de fer portent avec eux, les sources de profits qu'ils ménagent aux exploitations rurales, seront de nature, nous le répétons, à retenir la population dans les campagnes. Je n'entends pas nier toutefois qu'en l'état des choses, avec l'inachèvement du réseau, les chemins de fer n'aient éveillé au sein des masses rurales le désir d'habiter les villes, en même temps qu'ils en rendaient la satisfaction plus commode. Les résultats du recensement quinquennal de 1860 confirment sur ce point ceux du recensement précédent. Les départements où l'on signale les plus fortes augmentations de population sont, après celui de la Seine, qui exerce une attraction sans égale, ceux du Nord, du Rhône et des Bouches-du-Rhône; puis viennent le département de Seine-et-Oise qui touche presque à la capitale, et les deux départements de la Gironde et de la Loire-Inférieure qui ont pour chefs-lieux deux populeuses cités. Parmi les cinq départements qui se présentent ensuite figurent celui de la Seine-Inférieure

avec sa grande métropole manufacturière et l'importante cité havraise, ceux du Haut-Rhin et de la Marne qui, à défaut d'un chef-lieu populeux, renferment chacun un large centre de fabrication, Mulhouse et Reims[1].

L'effet des premiers développements du réseau a donc été d'exercer un attrait en faveur des villes. Mais supposez la France mise progressivement en possession de toutes les routes ferrées que comportent ses besoins, supposez ouvertes ou à l'état de bon entretien les voies accessoires qu'appelle la construction de ces lignes, depuis la route départementale jusqu'au chemin vicinal gagnant le moindre hameau, et vous pouvez prévoir, — surtout si l'on s'applique en même temps à répandre dans les campagnes quelques institutions favorables aux masses, — vous pouvez prévoir qu'un contre-poids puissant réagira sur l'inclination signalée. L'essentiel c'est que le travail rural soit raisonnablement rétribué, c'est que le capital confié à la terre rende un intérêt suffisant. Si la transformation s'effectue dans ce sens, on peut espérer de voir, avant l'expiration du cycle séculaire, qu'au lieu de se concentrer sur quelques rares milieux, la vie refluera du centre vers la circonférence; l'activité locale puisera une nouvelle énergie dans un tel épanouissement, car il suppose en elle la conscience raisonnée de ses ressources.

Un autre phénomène dont l'importance sociale, quoique moindre, ne saurait être contestée, nous semble avoir également donné lieu à des conclusions trop tranchantes. Je songe à ces villes petites et moyennes placées sur le parcours d'un chemin de fer, dont nous avons

1. Les deux autres sont, il est vrai, le Finistère et la Corse, mais le premier compte encore une cité d'une importance réelle, Brest. — Voir *De l'émigration des campagnes,* par M. Jules Brame.

entendu plus d'un fois prédire la ruine certaine et sans remède. Un écrivain d'imagination, rendant compte de l'ouverture d'une nouvelle ligne et des fêtes qui l'ont célébrée, peut sans inconvénient se livrer à des réflexions comme celles-ci : « Souvent on voit une ville accourir heureuse et pleine d'espérance au-devant de cette première locomotive qu'on lui promet depuis si longtemps et qui doit enrichir ses habitants. Toutes les bouches bénissent le chemin de fer. Revenez dans un an aux mêmes lieux, on dirait une ville au bois dormant : l'herbe croît dans ses rues, le silence règne dans ses maisons. Le chemin de fer a tué la petite ville, qui comptait sur un si bel avenir; le noir magicien lui a pris son âme en passant et l'a emportée [1]. » L'économie politique ne se contente pas de ces impressions fugitives. L'arrêt qu'elle prononcerait contre les petites cités, contre les villes intermédiaires, partirait d'une confusion manifeste. Ce que la vapeur et la locomotive ont irrémédiablement annulé, c'est la grande route ordinaire que sillonnaient les voitures de poste, les diligences et le roulage. Les localités qui tiraient leurs seules ressources de ce flux incessant ont reçu un coup irréparable [2]; mais il en aurait été de même si, pour abréger la distance, pour éviter quelque mont escarpé, on avait seulement changé la direction du chemin, de manière à ne plus passer par les mêmes cités. Rien ici ne se rapporte donc à l'influence spéciale qu'exercent les voies nouvelles sur la destinée des villes intermédiaires. Il n'y a pour l'observateur qu'un déplacement à relever.

Sans doute, il peut arriver au début, il arrive néces-

1. M. Taxile Delord *(Siècle)*.
2. Voir tome Ier, page 436.

sairement dans un pays neuf, dans une région peu habitée, que la circulation n'a guère lieu qu'entre les points extrêmes d'une ligne. Attendez cependant, et vous voyez peu à peu le mouvement surgir bientôt sur le parcours. Affluents ou dérivations, des centres secondaires s'établissent çà et là qui deviennent le siége d'un trafic plus ou moins important. Pour une localité jadis très-passante qui succombe, on en compte vingt, on en compte cent, naguère plongées dans une complète torpeur, qui reçoivent le germe fécondant. *Le noir magicien*, la locomotive haletante, leur a donné une âme.

Concluons sans hésiter que c'est à tort qu'on prétendrait mettre en cause en termes généraux la ville intermédiaire. Cela ne nous empêche pas de reconnaître que telle ou telle branche d'activité peut être atteinte sur un point donné, et contrainte à chercher d'autres issues. On aura l'idée des changements de ce genre par l'extrait suivant d'une lettre venant d'un homme bien placé pour juger les choses, et qui concerne deux villes d'un de nos départements du centre : « Ces deux villes, y disait-on, avaient autrefois une existence commerciale, au point de vue de la boutique ; éloignées de Paris, elles possédaient une aristocratie qui leur était propre : elles avaient leurs débouchés naturels ; le commerce de détail s'était établi en conséquence. Cette aristocratie les a successivement quittées l'hiver pour aller habiter Paris. Tandis qu'il était permis d'espérer que les classes moyennes s'élevant remplaceraient les absents, l'ouverture du chemin de fer est venue donner des habitudes nouvelles, qui ont été désastreuses pour les intérêts de la boutique. La facilité des communications détermine des voyages plus fréquents à Paris, où l'on s'approvisionne. Puis les relations avec Paris une fois établies,

on fait venir directement de la capitale ce dont on a besoin, même sans y aller. Il en résulte de la gêne et une absence d'affaires, de jour en jour plus remarquable pour la boutique. Ceux qui ont su à temps restreindre leurs opérations voient bien diminuer leurs bénéfices, mais ils ne sont pas atteints par des catastrophes. Ceux, au contraire, qui veulent lutter et continuer ainsi qu'ils le faisaient jadis, ou que le faisaient leurs devanciers, reçoivent parfois de rudes secousses. »

Voilà bien la vérité prise sur le fait ! Ainsi, d'une part, la transformation, sur les deux points dont il s'agit, était commencée avant les chemins de fer ; d'autre part, la gêne se restreint au commerce de détail, surtout à celui qui s'obstine à ne tenir aucun compte du changement accompli, changement dont profite en définitive la masse des acheteurs. L'économie politique n'a rien de plus à dire sur ce sujet. Elle ne nie pas l'attrait qu'exercent les grandes agglomérations ; mais elle juge le mouvement dans son ensemble ; elle indique les contre-poids que l'avenir peut opposer à l'entraînement.

Depuis bien longtemps déjà on a constaté aux États-Unis que le chemin de fer a plus de charme aux yeux des populations que les cours d'eau navigables. Lorsque les nouveaux venus que les migrations européennes versent chaque année sur l'autre rivage de l'Atlantique s'enfoncent dans l'intérieur des terres, ils ne recherchent les bords d'un fleuve qu'à défaut de *railway*. Dès qu'un chemin de fer existe, on les voit de préférence en suivre les sinuosités et s'établir à portée de ces rails qui leur fournissent un moyen plus sûr et plus rapide de communication. Sans les chemins de fer, en dépit des rivières et des lacs de l'ouest et du nord-ouest, combien

d'états et de territoires, qui comptent aujourd'hui plus ou moins largement dans le bilan de la puissance américaine, seraient encore complétement déserts! Ni le Michigan, ni le Wisconsin, ni l'Iowa, ni le Kansas, ni le Minnesota ne se seraient peuplés. C'est la locomotive qui a poussé devant elle de station en station des essaims de pionniers s'en allant chaque jour un peu plus loin lui fixer un nouveau rendez-vous.

Ces grandes migrations auxquelles je viens de faire allusion, ces migrations s'opérant non plus de telle partie d'un pays à telle autre, mais de continent à continent, sont à jamais destinées à se ressentir de la facilité des communications résultant des voies ferrées. Songez à ce qui s'est passé près de nous. Aussitôt qu'ont été ouvertes les lignes européennes gagnant les ports de la Manche ou de la mer du Nord, on a vu grossir le flot de ces « expatriations libres et spontanées qui présentent à la fois, disait naguère M. Franck à l'Académie des sciences morales et politiques, le moins d'inconvénients et le plus d'avantages tant au pays que l'on quitte parce qu'on y est de trop, qu'à celui où l'on va avec la certitude d'y trouver l'emploi de son intelligence et de sa force [1]. » On a dû réglementer ces émigrations dans l'intérêt des émigrants, dans l'intérêt de familles pauvres et simples, venant du fond des campagnes, parlant souvent une langue étrangère, peu aptes à se prémunir contre des pratiques abusives. Mais on ne saurait entraver le cours de ces déplacements sans blesser, dans l'une de ses manifestations les plus légitimes, le principe de la liberté humaine. La voie ferrée n'est ici, en définitive, qu'un moyen mis à la disposition des hommes pour se

1. Rapport sur un savant mémoire de M. Jules Duval concernant l'émigration au XIX[e] siècle.

répartir plus facilement entre les divers points du globe d'après les éléments que le travail y trouve à féconder.

## CHAPITRE IV

**Effets sur la richesse immobilière et sur la richesse mobilière; sur l'impôt, la dette publique, les institutions de crédit.**

Il s'est accompli en France de notre temps un changement d'une haute portée dans le rapport existant entre la fortune mobilière et la fortune immobilière, et par suite dans l'influence sociale de l'une et de l'autre. Soit en multipliant les titres mobiliers, soit en contribuant à imprimer un élan inconnu jusque-là à l'émission des valeurs industrielles, les chemins de fer ont énergiquement secondé cette grande transformation. Jadis on considérait la possession de la terre comme la meilleure garantie, disons comme la seule garantie, pour la stabilité politique; on partait de cette idée que la terre attache particulièrement au maintien de l'ordre établi. Tant que le domaine de la richesse mobilière était tout à fait restreint, tant que l'industrie moderne ne lui avait pas ouvert de nouveaux et immenses horizons, l'hypothèse pouvait s'accorder avec la réalité. Tout a été changé par le prodigieux essor du capital mobilier. De telle sorte qu'on pourrait soutenir aujourd'hui qu'au point de vue même où l'on se plaçait jadis, l'élément nouveau a pris l'avantage. N'est-il pas visible qu'il se ressent le plus vivement des commotions politiques dont l'effet peut aller parfois jusqu'à l'anéantir? Aussi les garanties offertes par la propriété mobilière dans ses conditions présentes tendent-elles visiblement à devenir le point d'appui principal de la

société renouvelée. Il est certain que la propriété mobilière a au-devant d'elle une arène sans bornes, tandis que la richesse immobilière rencontre bientôt des limites infranchissables. La première, en outre, est plus facilement à la portée de tous. Ajoutons qu'avec la disparition croissante des grands domaines, la propriété immobilière voit réduire le patronage qu'elle exerçait, et par conséquent s'amoindrir encore de ce côté les garanties qu'on lui avait jadis exclusivement attribuées.

Prétendre conclure de ces faits que les regards vont se détourner de la terre et que le capital immobilier du pays va perdre de sa valeur, ce serait s'abuser gratuitement. Les chiffres de l'enquête officielle effectuée en 1850, et auxquels j'ai déjà fait allusion, établissent que, dans l'espace de 30 années, de 1821 à 1851, la valeur vénale de la propriété immobilière s'est accrue de 50 pour 100, et son revenu de 67 pour 100 [1]. L'un et l'autre élément continueront de s'accroître encore. Alléchés par la spéculation, les capitaux peuvent bien un moment s'éloigner du sol; ils ne sauraient échapper longtemps aux séductions que la terre possède; ils reviennent bientôt d'eux-mêmes à la propriété immobilière. L'abandon de l'agriculture par les capitaux ne peut donc jamais être considéré que comme un incident transitoire. Une fois que la spéculation industrielle a réalisé ses bénéfices, elle est jalouse de les incorporer au sol. Tel est le cours naturel des choses. Toujours,

1. Voir l'étude de M. Wolowski sur *la valeur croissante de la propriété immobilière*, citée plus haut page 353.— Un tableau du mouvement des cotes foncières de 1835 à 1842, extrait du curieux travail de M. Hippolyte Passy sur *les divers systèmes de culture*, figure dans cette étude parmi beaucoup d'autres données statistiques d'un véritable intérêt.

d'ailleurs, il se rencontre sous le toit du cultivateur quelque sacoche pleine pour acquérir cette terre arrosée de tant de sueurs et objet de tant d'amour.

Ce qui est irrévocablement évanoui, c'est donc seulement le rapport entre les deux termes de la richesse nationale. Ici, point de retour possible. Les chemins de fer augmentent bien, comme nous l'avons vu, la valeur et le revenu de la propriété immobilière ; mais ils développent avec une rapidité infiniment plus grande, dans des proportions infiniment plus larges, le capital industriel. Par le rayonnement dont ils sont le vaste foyer, ils communiquent une chaleur toujours nouvelle à toutes les branches de la richesse mobilière. C'est dans ce second plateau de la balance que leur influence pèse du poids le plus décisif.

Si nous prenons dans leur ensemble ces effets constatés par l'observation pour les apprécier au point de vue des revenus de l'état, c'est-à-dire de l'impôt, il est visible que la somme de la matière imposable s'accroît sans cesse ; c'est une conséquence des stimulants que les voies ferrées portent en elles-mêmes. Aussi le développement du réseau a-t-il eu pour résultat d'ouvrir au trésor public des sources abondantes. Mais où l'influence des chemins de fer en ce sens-là se manifeste avec le plus d'énergie, c'est dans le cercle de ces contributions que nous appelons *contributions indirectes*, et parmi lesquelles figurent tous les droits imposés sur les articles de consommation. La progression des recettes y apparaît aussi constante que rapide. Elle avait déjà suivi, même avant la construction des chemins de fer, l'élan imprimé au travail industriel comme aussi l'amélioration des anciennes voies de communication. La marche ascendante devient bien plus sensible aussitôt que les chemins de fer

commencent à sillonner le pays. En 1847, le produit total — qui était en 1815 de 322 millions et en 1831 de 549 millions — arrivait à 771 millions. Dix ans plus tard, il dépasse le chiffre d'un milliard [1]. En 1861, malgré les changements si profonds opérés dans notre système commercial et qui ont affecté immédiatement plusieurs branches des revenus indirects, il monte à 1,100 millions de francs (1,099,566,000). On n'a pas de peine à s'expliquer cette effervescence, si l'on songe au rapport que nous avons signalé entre la consommation et la circulation. Le double mouvement s'effectue ici en deux lignes parallèles avec une exactitude en quelque sorte mathématique.

Outre les revenus qu'ils procurent à l'état par le canal des contributions ordinaires, les chemins de fer peuvent-ils en donner d'autres au moyen d'un impôt spécial? Nous ne parlons pas de la taxe établie sur le prix des places [2], qui continue un système antérieur aux voies nouvelles, ni des charges concernant le transport des dépêches, celui des troupes, etc., qui peuvent être regardées comme de simples redevances. L'impôt auquel nous faisons allusion, c'est un impôt affectant les voies ferrées, ou plutôt les titres qui les représentent considérés comme valeurs imposables. En fait, la question a été résolue affirmativement par la loi du 23 juillet 1857

1. Mémoire de M. le marquis d'Audiffret, dans le *Compte rendu* de l'Académie des sciences morales et politiques publié, sous la direction de M. Mignet, par M. Ch. Vergé.

2. Loi du 2 juillet 1838. — On ne lira pas sans intérêt qu'en 1792 la ferme des messageries était de 600,000 francs; en 1838, au moment où intervenait la loi précitée, la taxe sur les messageries montait à 5,600,000 francs. En 1861, l'impôt du dixième sur les chemins de fer a rendu 22,095,242 francs, pour une recette d'environ 483 millions, y compris le chiffre de l'impôt.

sur les valeurs mobilières; mais le monde financier s'est complu à envisager cette mesure comme transitoire. De temps en temps, des vœux s'élèvent encore de son sein pour solliciter l'abrogation de la loi du 23 juin. Aujourd'hui, après le délai qui s'est écoulé, on peut, ce nous semble, considérer la question comme une question jugée. Elle n'a pas même été soulevée dans le plan financier de M. Ach. Fould, au mois de janvier 1862. Aussi bien faut-il avouer que l'impôt sur les valeurs mobilières satisfait complétement à cette condition essentielle de tout impôt de porter sur une richesse effective. De plus, il est d'une perception aisée; enfin, la forme sous laquelle il est prélevé ne saurait entraver les transactions d'une manière sensible [1]. Nous savons bien qu'à l'origine cet impôt faisait partie des mesures dirigées contre les convulsives ardeurs de la spéculation. C'était un de ces *freins* destinés, comme on l'a dit, *à diminuer les chances d'accident sur la pente rapide où l'on allait se trouver emporté* [2]. Oui sans doute; ne confondons pas toutefois des éléments fort distincts : si telles et telles dispositions intervenues dans le même temps — les entraves, par exemple, mises à l'accès du marché des valeurs — n'étaient que de simples expédients, l'établissement d'un impôt sur les titres mobiliers répondait au contraire à une pensée de souveraine équité. Seulement, dès que cette contribution revêt un caractère de permanence, il n'y a plus aucune raison pour en exempter les titres nominatifs.

1. Voyez, pour les principes et les traditions, l'*Histoire des impôts généraux sur la propriété et le revenu*, par M. Esquirou de Parieu. — L'idée de l'impôt sur les valeurs mobilières avait été combattue par M. de Chasseloup-Laubat dans un travail publié par la *Revue des Deux Mondes*, 1er mars 1857.

2. M. Adolphe Guéroult.

Déjà nous avons dit quelques mots dans cet ouvrage[1] de ressources tout à fait distinctes des impôts, ressources que les chemins de fer ménagent au trésor pour le moment où les concessions actuelles prendront fin; répétons qu'il se constitue là un fonds qui pourra servir à l'amortissement d'une partie de la dette publique. Les combinaisons les plus diverses ne manqueront pas de se présenter pour utiliser ainsi la propriété pleine et entière faisant retour au domaine. Supposons le moment arrivé suivant les conditions prévues : le gouvernement serait libre d'introduire dans le bail renouvelé avec l'industrie les clauses financières qu'il jugerait le plus utiles au bien général. Qu'une part soit faite à la réduction des tarifs, rien de plus juste. Une autre part ne pourrait-elle pas être réalisée en des titres spéciaux livrés à l'état par les concessionnaires et qui seraient offerts aux rentiers en échange de leurs rentes, sauf à encourager la novation par quelque avantage particulier. Autre hypothèse. On pourrait astreindre les compagnies à amortir elles-mêmes chaque année pendant la durée de la concession une certaine somme de rente, par l'achat de coupures qu'elles remettraient au trésor pour être rayées du grand livre. Le moment n'est pas arrivé, bien entendu, de passer au crible d'un examen sévère tous les projets susceptibles de conduire au but. Dès à présent cette prévision doit compter néanmoins parmi les résultats financiers que pourront recueillir les générations futures.

A mesure qu'on avancera vers le terme, la pensée de cette éventualité sera de nature à agir favorablement sur le crédit de l'état. Déjà le crédit public est redevable, pour une large part, à l'impulsion résultant des voies ferrées, des

1. Tome Ier, page 25.

rapides développements que nous lui avons vu prendre. De même, le crédit privé s'en est heureusement ressenti. L'avénement des chemins de fer aura été sur ce terrain-là, comme sur beaucoup d'autres, le point de départ d'une transformation complète. Des combinaisons tout à fait neuves ont été inaugurées. De nouvelles institutions ont surgi autour de la Banque de France qui règle chez nous le niveau du crédit[1], et à laquelle cette mission seule suffirait pour imposer en toutes circonstances l'esprit gouvernemental. Ainsi nous avons vu se constituer la *Société du crédit foncier* dont le nom indique le rôle, la *Société du crédit industriel et commercial* chargée de faire circuler le crédit dans les mille ramifications de l'industrie et du commerce, la *Société générale de crédit mobilier* qui s'était plus spécialement proposé de stimuler sous une certaine forme, de soutenir en une certaine ligne l'esprit d'entreprise, le *Comptoir d'escompte* qui facilite les opérations courantes du commerce, et vingt autres institutions toutes privées ayant une tâche analogue. Les chemins de fer ont eu leur *sous-comptoir* spécial. L'élément nouveau introduit dans l'arène industrielle et financière n'a donc pas manqué d'organes. C'était une illusion de croire, au moment où le crédit s'est trouvé le plus resserré, que pour sortir d'embarras on aurait dû créer une nouvelle institution, une banque des chemins de fer. Le crédit ne se fabrique pas. Les banques n'ont d'autre rôle que de faciliter la circulation, et ce rôle suppose bien entendu que les éléments à faire circuler existent par avance.

Les voies ferrées ont notablement contribué à vulga-

1. On peut voir, sur l'organisation de la Banque de France, l'ouvrage intitulé *Administration financière de la France,* par M. le chevalier Ch. de Hock, traduit de l'allemand par M. A.-F. Legentil, page 495.

riser l'idée et l'habitude du crédit. Ce trait résume les explications qui précèdent. Il en est un autre non moins important à marquer. De même que les chemins de fer tendent à niveler le prix des choses, de même ils tendent à niveler le crédit, c'est-à-dire l'intérêt payé pour y recourir. Avec la rapidité des communications, avec la solidarité croissante qui s'établit entre les peuples, on ne comprend déjà plus les différences anciennes, différences souvent exorbitantes. Les vestiges qu'on en retrouve encore sont destinés à s'amoindrir de plus en plus. La politique de l'isolement financier est devenue impraticable pour un grand peuple [1].

## CHAPITRE V

### AVENIR FINANCIER DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

#### I

**Causes générales d'augmentation des revenus; causes générales de diminution. — Échéances de 1865 et de 1872.**

Avant de mettre en parallèle les probabilités d'avenir concernant les principaux réseaux ferrés du globe, il est indispensable de connaître les conditions essentielles de l'accroissement des produits. Ces conditions sont d'ailleurs propres à jeter du jour sur les situations isolées, dont la science n'a pas pour mission de s'occuper.

L'une des circonstances à citer comme étant des plus

1. Nous avons eu nous-même l'occasion de signaler les inconvénients de l'isolement financier dans un travail publié par la *Revue des Deux Mondes* (1er octobre 1849) : *la Crise commerciale et la Banque d'Angleterre*.

propices à une entreprise de chemins de fer tient au pays même qu'elle est appelée à desservir. Que ce pays soit très-peuplé, qu'il présente de larges ressources à l'agriculture, à l'industrie, au commerce, qu'il compte quelques grands centres de production et de consommation, voilà, par exemple, de précieuses garanties d'avenir. Mais une autre considération suit immédiatement la précédente. Le territoire parcouru c'est le champ à exploiter ; si fertile qu'il soit, il faut en outre que le défrichement n'en ait pas coûté trop cher. Le capital dépensé pour la construction d'une voie ferrée doit donc figurer en regard de la circulation probable. Une excellente affaire peut se trouver compromise pour longtemps, si les frais de construction ont excédé les bornes raisonnables, s'il a été disposé du fonds de premier établissement d'une main distraite ou prodigue.

Vient ensuite la question des affluents, c'est-à-dire des points de contact de telle ou telle ligne, de tel ou tel groupe, avec d'autres lignes, avec d'autres groupes. Une compagnie rencontre-t-elle déjà, ou peut-elle espérer de rencontrer à toutes les extrémités de ses divers prolongements comme sur son parcours, d'autres compagnies avec lesquelles s'établira un continuel échange de transports, c'est là une condition qui promet de grossir le courant du trafic. Des soudures avec des lignes étrangères pénétrant au sein de contrées vastes et riches et se réunissant elles-mêmes en un réseau compacte forment une circonstance des plus avantageuses. C'est encore une raison de prospérité pour un chemin de fer que de parcourir un pays sillonné de routes, où chaque station devient comme le centre d'un cercle étendu de tous les points duquel voyageurs et marchandises peuvent aisément affluer. Une région mal frayée

ne vaut guère mieux qu'une région déserte. Sachons encore que, dans le mouvement des marchandises, les grands parcours offrent plus de bénéfices qu'une somme équivalente de parcours fractionnés, parce que les frais de gare et de manutention sont calculés d'après le tonnage et non d'après la distance. Cette observation n'empêche pas du reste que le produit kilométrique ne soit, comme chacun sait, la donnée la plus sûre à consulter pour établir la valeur économique d'une exploitation.

Il serait superflu d'ajouter que l'avenir financier d'une compagnie dépend beaucoup des conditions mêmes suivant lesquelles elle est administrée. Une excellente habitude en matière d'administration, c'est d'apporter la plus grande économie dans les dépenses, même quand on croit à l'avenir le plus prospère. Des distinctions notables s'imposent dès qu'on veut aborder, au point de vue de la gestion, l'examen comparatif des groupes français ou étrangers. Ici nous voyons des hommes expérimentés et habiles, des esprits à la fois prudents et hardis; là on se perd dans les détails, on démolit sans reconstruire; ailleurs, dans la vaine pensée de tout ramener à soi, on oublie de mettre chacun à sa place. Ce n'est pas mon sujet de considérer les positions individuelles soit en France, soit hors de France. Des catégories très-nombreuses seraient d'ailleurs nécessaires. Un exemple peut en donner une idée. Si l'on voulait apprécier dans nos propres exploitations cette branche importante du service qui a pour objet la conservation du matériel, et classer les entreprises sous ce rapport spécial, on serait obligé d'admettre presque autant de classes qu'il y a de compagnies[1].

1. Parmi les causes d'augmentation de produits se rangent encore tout naturellement des améliorations auxquelles nous avons déjà fait

Les causes de diminution susceptibles d'affecter le revenu des chemins de fer se déduisent pour une bonne part des observations précédentes. Les circonstances opposées à celles qui peuvent concourir à augmenter les produits sont par là même de nature à les amoindrir. Quelques-unes demandent néanmoins à être indiquées à part. Ainsi, une ligne sur laquelle les transports ne sont pas réguliers, où le matériel reste improductif pendant une notable partie de l'année, est, par cela seul, très-désavantageusement placée. Les compensations deviennent difficiles; elles réclament dans la direction des services une volonté et une précision toujours rares. Remarque analogue pour les compagnies dont les chemins traversent un pays dépourvu d'attrait; elles ne peuvent guère profiter de l'essor si remarquable imprimé de nos jours à ce qu'on appelle *le tourisme*. Le fait d'aller aboutir à la mer, si l'on excepte quelques ports très-fréquentés, constitue encore une condition peu favorable. Non-seulement la mer est un rempart, mais elle fournit encore, pour leurs approvisionnements, aux localités qu'elle avoisine, un moyen de transport qui sera toujours en concurrence avec la route ferrée.

Faut-il ranger parmi les circonstances propres à réduire la fortune des chemins de fer français la clause insérée dans les cahiers des charges relativement à la participation de l'état aux bénéfices, à partir du 1er janvier 1872? En principe, cela n'est pas douteux. En fait, il n'est pas probable que la réduction soit bien sensible. Le partage ne commencera qu'après un chiffre qui laisse

allusion : telle l'économie sur le combustible, économie qu'on ne peut guère attendre que des moyens de l'employer; telle la réduction dans les prix du fer, réduction que peuvent offrir de nouveaux perfectionnements réalisés par les usines.

une marge assez grande à l'augmentation des dividendes actuels[1]. De plus, la participation directe de l'état a toujours paru difficile à organiser; il ne serait point étonnant qu'avant l'échéance de 1872 ce mode peu sûr de prélèvement fût écarté, grâce à des stipulations d'un autre genre. A l'heure qu'il est, les compagnies ne paraissent pas se préoccuper beaucoup de l'éventualité du partage.

Il n'en saurait être ainsi de l'établissement de ces lignes latérales faisant concurrence aux lignes anciennes, comme l'extension du réseau doit en amener chaque année. Le danger peut devenir sérieux. Le cas où des compensations ont été stipulées avec une compagnie voisine, comme cela est arrivé pour la compagnie d'Orléans avec celle de Lyon, au sujet du chemin du Bourbonnais, est un cas exceptionnel. Avant d'arrêter son jugement, on doit prendre garde néanmoins à l'état économique des contrées parcourues. Dans les pays où les ressources abondent, la multiplicité des lignes peut susciter des éléments de trafic inattendus qui viendront neutraliser bientôt la cause de réduction qu'on avait redoutée.

Une circonstance particulière préoccupe les parties intéressées dans les chemins français, disons même l'opinion publique, parce que cette circonstance pourrait réagir sur le crédit de l'état. Nous voulons parler de l'échéance de 1865, de cette date où commencera d'être appliquée la loi du 11 juin 1859 qui est venue changer

1. Des calculs permettent d'établir le parallèle suivant entre les revenus du dernier exercice et les revenus qui seraient réalisés avant tout partage : 1° dernier exercice, Nord, 65 fr. 50 c.; Lyon, 63 fr. 50 c.; Orléans, 100 fr.; Est, 40 fr.; Ouest, 37 fr. 50 c.; Midi, 35 fr.; 2° revenus avant partage, 83 fr., 76 fr., 138 fr. 45 c., 56 fr., 58 fr. 85 c., et 65 fr.

si profondément l'économie de nos voies ferrées. Qu'on l'ait ou non prévu, il faut bien se résigner à ce que la combinaison nouvelle provoque une certaine inquiétude durant la période d'expectative que nous traversons jusqu'en 1865, pour entrer ensuite, et cela pour cinquante années, dans le régime, transitoire encore, de la séparation des deux réseaux. Cette menace suspendue si longtemps à l'avance, et par la force même des choses, sur l'horizon financier, aurait suffi, au point de vue de la pratique, pour fournir un sérieux argument contre le régime imaginé en 1859.

Prenant la combinaison pour ce qu'elle est en elle-même, nous avons à nous demander sur quel fondement reposent les craintes manifestées. Y a-t-il des raisons pour que le marché des valeurs conçoive des alarmes et de vives alarmes? Que les lignes nouvelles doivent produire moins que les anciennes, c'est incontestable ; mais est-on en droit de conclure de ce fait qu'à la période des gros dividendes va succéder, en 1865, la période des dividendes démesurément réduits? On a vu les traits essentiels du système de 1859[1]. On sait que l'état garantit pour le nouveau réseau sur une somme convenue[2] un intérêt de 4,65. Comme le taux des emprunts dépasse ce chiffre d'environ 1 fr. 20 c., la différence retomberait dès l'abord sur les revenus de l'ancien réseau, si les produits du nouveau ne la couvraient pas. De plus, l'état, n'ayant entendu faire qu'une avance, doit se récupérer

1. Pages 152 et 332 ; pour la page 152, voir à l'erratum.

2. Les sommes indiquées en note, page 151, ne concernent que les concessions à titre définitif. La garantie totale embrassant les concessions éventuelles et les concessions définitives porte sur les chiffres suivants : Nord, 200 millions; Lyon-Méditerranée, 1 milliard 125 millions; Orléans, 815 millions; Est, 522 millions; Ouest, 307,500,000; Midi, 132 millions.

des sommes payées par lui sur les produits mêmes de l'ancien réseau. Toutefois, cette compensation ne s'exécute pas immédiatement; elle ne s'exerce qu'à dater du moment où la recette nette de ce réseau atteindrait un chiffre dont les compagnies sont encore loin.

Les questions concernant l'avenir financier, qui naissent d'arrangements aussi complexes, ne sauraient être ramenées à des termes bien simples. Il faut se demander si le nouveau réseau pourra couvrir l'intérêt de ses emprunts; il faut se demander si le produit kilométrique net de l'ancien dépassera les chiffres spécifiés dans les transactions : au premier cas, point de sacrifice pour personne; au second cas, prélèvement sur les produits pour désintéresser le trésor si l'intérêt n'a pas été couvert jusqu'à 4,65. Ce n'est pas tout : un élément inconnu reste en perspective, le prix de revient du nouveau réseau. Or, parmi les hommes qui ont comparé, je ne dis pas seulement en France, mais dans la plupart des autres pays, les devis de construction et le prix effectif des lignes terminées, en est-il un seul qui voulût tenir pour infranchissables les évaluations de 1859? Non, sans aucun doute. Il est vrai que déjà nous avons vu exprimer l'opinion qu'au cas où les prévisions seraient notablement dépassées, on n'invoquerait peut-être pas en vain ce qu'on appelle toujours la *bienveillance* du gouvernement. Mais quand la science raisonne sur une situation, elle est obligée de se reporter aux lois qui l'ont faite ; elle ne peut suivre dans leurs variables accès les conjectures du monde des affaires. La donnée actuelle, la donnée précise, la donnée acceptée, c'est que la garantie du trésor cesse au delà d'un certain chiffre. Si la dépense va plus loin, les charges des compagnies en devront être augmentées. Prise dans ces termes, les

seuls que la loi autorise, l'éventualité serait évidemment menaçante. Cette hypothèse par bonheur ne marche pas seule; à côté d'elle, il y en a deux autres qui sont de nature à lui opposer un contre-poids. D'abord, le nouveau réseau ne sera pas muré dans les recettes qu'il donnera dès le principe; le chiffre au contraire en augmentera peu à peu; les observations recueillies ailleurs donnent à cette probabilité le caractère d'une certitude. De plus, comme cela est également arrivé maintes fois, il y a des lignes semblant au premier coup d'œil très-mal placées qui verront naître autour d'elles les éléments d'un fret inespéré. Ajoutons que les charges résultant, pour les compagnies, des nouvelles constructions seront plus ou moins atténuées par les produits que l'exploitation complète du nouveau groupe procurera infailliblement aux lignes primitives.

Cette analyse était indispensable pour permettre d'arriver, à travers le labyrinthe des conventions de 1859, à des conclusions un peu claires, un peu précises. A nos yeux, si la construction du nouveau réseau s'exécute avec l'économie désirable, avec cette économie que permet aujourd'hui l'expérience acquise; si l'on parvient ensuite, comme les perfectionnements se réalisant chaque jour donnent lieu de l'espérer, à exploiter ce réseau dans des conditions moins coûteuses qu'on ne l'avait pu d'abord pour l'ancien, l'échéance de 1865 est infiniment moins redoutable qu'elle ne le paraît. Plus on pénètre dans l'intérieur de chaque groupe en particulier et plus la cause d'inquiétude semble s'amoindrir. Précisons notre pensée tout en restant dans des termes généraux, et sans sortir bien entendu des données de l'hypothèse. Sur les six grandes compagnies françaises, il s'en trouve une dont l'avenir, à notre avis, n'est aucunement mis

en question par l'échéance en perspective. Nous en voyons ensuite deux autres ayant les chances les plus sérieuses pour qu'il en soit à peu près de même à leur égard. Une quatrième, si elle en souffre, n'en souffrira que temporairement. Le doute est plus grand pour les deux dernières, quoique l'une d'elles au moins possède encore quelque moyen de compensation. L'analyse scientifique, qui met à nu les côtés faibles du régime de 1859, n'aboutit donc pas, cependant, — à moins de supposer quelqu'un de ces événements imprévus qui bouleversent toutes prévisions, — à justifier l'émotion ressentie. Aux conditions ci-dessus spécifiées et dont le gouvernement, pour ce qui le regarde, s'est déjà montré jaloux d'encourager l'accomplissement, la terrible échéance peut en général être attendue de pied ferme. Le marché des valeurs n'a pas de solides raisons pour en être dès à présent agité.

## II

**Éventualités concernant des inventions nouvelles. — Aérostats. Applications de l'électricité. — Sur l'épuisement des mines de houille.**

Arrivons à des craintes qui, franchissant le temps, s'en vont bien au delà des termes de 1865 et de 1872, ou plutôt qui ne se localisent sur aucun point de la durée. Ces craintes s'attachent en effet à l'hypothèse que des inventions nouvelles pourraient bien venir un jour ou l'autre détrôner la locomotive et ruiner les chemins de fer. Certes, en face des progrès réalisés dans les sciences naturelles depuis trois siècles, et des conséquences sans nombre qu'on en a tirées de nos jours pour les applications industrielles, il serait souverainement

téméraire d'assigner des bornes à l'esprit d'invention. Il n'est pas défendu toutefois de raisonner d'après les éléments que nous possédons aujourd'hui, et de voir si quelques-uns des essais déjà tentés, et qu'on a regardés comme plus ou moins sérieux, sont effectivement susceptibles de troubler le règne des voies ferrées.

On a parlé de la navigation aérienne. Que faut-il craindre de ce côté-là? Admettez un moment qu'en dépit d'obstacles que la science physique paraît croire invincibles, admettez qu'un heureux coup de génie dote le monde d'un moyen de diriger les ballons; les chemins de fer vont-ils dès lors se trouver inutiles? Pas le moins du monde. L'imagination la plus aventureuse ne saurait rêver que des masses un peu lourdes puissent jamais circuler dans les airs. Il faudrait toujours opposer au poids de l'air le poids d'un gaz plus léger. Or, observez quelle dimension revêt aujourd'hui l'aérostat chargé de gaz hydrogène, quand il doit enlever une nacelle et trois ou quatre personnes. Quelle quantité de ballons il faudrait pour amener de Marseille à Paris le fardeau que supporte un train de marchandises avec ses trente ou quarante wagons! De quel prodigieux amas de gaz n'aurait-on pas besoin pour conduire seulement de la capitale dans le parc de Versailles la foule des promeneurs qu'y attire le brillant soleil d'un dimanche d'été! Les chemins de fer garderaient donc un rôle même auprès des ballons les plus perfectionnés [1].

Mais l'électricité n'est-elle pas réservée à un avenir merveilleux que l'esprit ne peut sonder, et qui pourrait bien transformer de fond en comble le système actuel de la locomotion? Ici, nous sommes en effet dans une arène

1. Voyez, sur les tentatives faites, *les Ballons ou Histoire de la locomotion aérienne,* par M. J. Turgan.

où l'imprévu peut acquérir tout à coup les proportions les plus grandioses. Jusqu'à ce jour, cependant, on n'a pas construit de moteurs électriques d'une très-grande puissance, d'une puissance telle que l'exigerait le service des chemins de fer. Cela se pourrait à la rigueur; mais cette possibilité n'appartient encore qu'au monde de la théorie, parce que la réalisation obligerait à dépenser des sommes énormes. Sans parler de quelques difficultés de détail, on doit dire qu'il ne serait possible de faire remorquer les trains par l'électricité, qu'à des prix d'une élévation fabuleuse. L'électricité est extrêmement chère dès qu'on opère sur une grande masse. La force nécessaire est alors obtenue à bien meilleur marché par le charbon et la vapeur d'eau, que par le subtil fluide. En fait de moteurs électriques, le domaine de l'illusion commence dès qu'on vise à des effets un peu considérables. Nous ne voulons pas dire qu'on ne découvrira point quelque moyen de produire l'électricité à meilleur marché qu'aujourd'hui. On a déjà effectué des améliorations précieuses sous ce rapport. Dans la méthode actuelle, on emploie le zinc et les acides. Le zinc est de tous les éléments conducteurs altérables celui qui coûte le moins cher relativement à l'effet obtenu. Et cependant avec cet agent la dépense est très-forte si l'on veut un résultat énergique. On pourra trouver, dira-t-on, des substances moins coûteuses que le zinc qui auront une force électro-motrice aussi grande. Oui sans doute, et nous l'espérons; seulement il ne s'agit pas d'atteindre quelques réductions minimes sur les prix; il en faudrait d'immenses avant que devînt possible la construction des grands moteurs, des moteurs propres aux chemins de fer.

Que devons-nous conclure des constatations les plus

récentes en fait d'électricité? D'abord, au point de vue de la théorie, il est visible qu'on arrive chaque jour davantage à se rendre compte des faits nouveaux en reconnaissant les principes dont ils dépendent. Mais ensuite, au point de vue de la pratique, nous sommes loin de toutes réalisations applicables aux voies ferrées. Il y a quelques années, on avait paru croire que l'électricité allait immédiatement fournir à l'industrie des moyens propres à transformer tout à coup son outillage. Il est alors arrivé ce qui arrive d'ordinaire, après des découvertes importantes, dans toutes les carrières où s'exerce l'activité de l'homme : les aspirations vont plus loin que les résultats. Sur la foi de premiers succès, des espérances exagérées prennent leur essor, et on s'étonne bientôt de se heurter contre des obstacles imprévus. A des jours de rapides développements succèdent des jours d'attente plus ou moins longue. Nous en sommes précisément à ces heures d'attente en ce qui concerne l'application des mystérieuses puissances de l'électricité. Parce que les désirs ont couru trop vite, ce n'est pas une raison pour tomber dans le découragement. Le moment actuel n'est pas d'ailleurs un moment de stérile torpeur; tant s'en faut. La science se recueille en se livrant à d'infatigables investigations, la pratique se familiarise de plus en plus avec les moyens déjà connus. Ce sont là d'excellents gages pour l'avenir. C'est ainsi que s'élaborent les grandes inventions qui font époque dans les annales de l'humanité[1].

Ainsi, dans le domaine des combinaisons électriques, nous ne récusons pas à l'avance les triomphes du lende-

1. Voyez le *Traité d'électricité*, par M. Becquerel, de l'Institut, et M. Edmond Becquerel; — *Moteur à air dilaté par les gaz enflammés au moyen de l'électricité*, notice par M. Paul Dalloz.

main. Quoi qu'il puisse arriver de ce côté-là, disons-nous seulement, on est fondé à croire que les chemins de fer actuels seront en mesure de tirer profit du nouvel élément de force. Il y a plus : les espérances relatives à des conquêtes de ce genre pourraient au besoin être opposées à ces esprits trop prompts à s'effrayer qui prédisent déjà l'épuisement des gîtes houillers sur le globe. Il n'est pas possible sans doute de soutenir en termes absolus que la houille soit inépuisable; mais le jour où les machines à vapeur, sur nos chemins de fer comme dans nos usines, doivent s'arrêter faute de leur aliment quotidien, ce jour-là est relégué dans un avenir si obscur qu'on a presque le droit de le réputer hypothétique. Relativement à la masse carbonifère dont la présence a été reconnue, c'est à peine si la consommation effectuée mérite d'être prise en compte. Supposez tel bassin épuisé, d'autres seraient prêts à combler le déficit [1]. Si les chemins de fer accroissent la consommation de la houille, ils facilitent singulièrement en revanche l'exploitation des houillères. Et d'ailleurs les procédés d'extraction, qui ont été déjà tant améliorés, ne peuvent-ils pas l'être encore? N'en faut-il pas dire autant des moyens de tirer d'une quantité donnée de charbon de terre une plus grande somme de calorique? Au reste, c'est bien le cas de le répéter, libre carrière est laissée à l'espérance de voir un nouveau moyen de force remplacer la vapeur. Concluons donc que l'hypothèse de l'épuisement des mines de houille ne saurait donner lieu à des inquié-

1. Voyez: *Dictionnaire du Commerce et des Marchandises*, article HOUILLE, par M. E. Lamé-Fleury; — *l'Industrie moderne*, par M. Verdeil, page 269; — sur les développements de la consommation de la houille en Angleterre, *The History of England*, par Macaulay, tome Ier, page 343; édition de Leipzig.

tudes raisonnées. D'une façon ou d'une autre, le mouvement ne s'arrêtera point; les générations futures ne sont pas menacées de voir les anciennes diligences revenir prendre la place de la locomotive affamée, et la quenouille et le rouet remplacer la *mull-jenny* et le *self-acting* autour des filatures désertes.

## III

**Les meilleurs placements. — Parallèle entre les principaux groupes. — Réseaux étrangers; réseau français.**

Ce n'est que dans ses rapports avec les capitaux visant à des opérations durables que la question des placements dans les chemins de fer peut intéresser la science. Non pas que les marchés de pure spéculation n'aient aussi leur règle, comme toute chose en ce monde; en général pourtant ils supposent surtout le savoir-faire. Dès qu'on veut d'ailleurs se référer pour ces dernières négociations à quelques conditions générales, on est obligé de revenir aux principes qui ne varient pas, à ceux-là mêmes que nous nous efforçons de formuler. Pour les capitaux auxquels s'adressent nos observations, capitaux provenant en général du travail et de l'épargne, la condition principale à rechercher dans les entreprises, c'est la solidité. Après la sûreté du capital, arrive la perspective de le voir grossir. L'élévation de l'intérêt ne vient qu'en troisième ligne; ce n'est même jamais sans défiance qu'on doit envisager les gros intérêts, car les gros intérêts se payent; ils se payent souvent fort cher, et le prix en est prélevé sur la sécurité du fonds. Toutefois, il n'est pas interdit d'ambitionner la chance de voir s'élever peu à peu le revenu annuel. Les conditions

d'un bon placement sont donc : sûreté du capital, ce qui en implique la disponibilité facile en cas de besoin; chances de voir s'accroître ce capital et aussi l'intérêt qu'il donne. Si l'on applique ces idées aux compagnies de chemins de fer, on voit tout de suite que les meilleures doivent être celles où l'on trouve réunies au plus haut degré les circonstances spécifiées tout à l'heure comme favorables à l'augmentation des produits. Ce n'est pas tout : l'opération ne saurait être réputée sûre que si elle s'effectue dans un pays où l'état politique présente une certaine fixité, si la marche de l'affaire y peut être suffisamment éclairée par la discussion, suffisamment protégée contre des entraves arbitraires, enfin si les titres qui la représentent figurent dans le grand courant de la circulation, c'est-à-dire s'ils sont aisément négociables.

Pour interroger sous ces divers rapports l'avenir financier des réseaux existant dans le monde, nous adoptons l'ordre même suivi déjà dans les autres parties de ce livre. Voici d'abord un groupe dans lequel ne comptent guère les capitaux français, mais qui occupe une trop large place sur le bilan général du monde, pour pouvoir être ici passé sous silence, — le groupe anglo-américain. Les deux réseaux dont il est composé, celui de la Grande-Bretagne et celui des États-Unis, sont loin de promettre, nous le savons déjà, des résultats semblables. Pour les lignes britanniques, c'est un désavantage, au point de vue du produit financier, de rencontrer aussi près de leur point de départ l'infranchissable muraille de l'Océan. En vain l'énergique activité de nos voisins cherche à les prolonger en quelque sorte au delà des rivages de la mer à l'aide d'une navigation régulière et rapide; ces prolongements indirects ne sont possibles,

où du moins ils n'ont une importance réelle pour le trafic des voies ferrées, que sur quelques points privilégiés, toujours en fort petit nombre. L'avenir financier, quoi qu'on fasse, est donc limité par la nature même pour les *railways* d'outre-Manche. Les chances se restreignent au développement spécial de la société britannique, de son industrie, de son commerce; les lignes anglaises ne doivent guère jamais servir qu'à la population anglaise, qu'aux produits anglais.

Loin d'être étroitement resserré, l'horizon s'ouvre au-devant des chemins américains avec des promesses sans cesse grandissantes. Les prolongements dirigés vers l'ouest conquièrent chaque jour de nouveaux éléments de fret pour tout le faisceau de ces lignes sans nombre qui servent de trait d'union entre l'intérieur du continent et les pays maritimes. Sur tel ou tel point, les espérances seront peut-être déçues. Ici, la concurrence des voies navigables, là, une vicieuse constitution des compagnies, ailleurs, des conceptions hâtives et aventureuses pourront occasionner la perte totale ou partielle du premier capital; mais de tels accidents n'altèrent point la solidité du fonds sur lequel porte en Amérique la future fortune du réseau considéré dans son ensemble.

Si nos yeux se rapprochent de nous, pour se porter d'abord sur l'Europe centrale confinant à nos frontières de l'est, nous sommes frappés de ce premier fait que les chemins de fer s'y présentent devant l'avenir, comme ceux des États-Unis, avec l'immense avantage de pouvoir compter longtemps sur des affluents nouveaux venant grossir le flot de la circulation. L'isolement n'est ici qu'une exception; déjà les grandes artères se prêtent les unes les autres un mutuel concours et reçoivent le

tribut de cent lignes accessoires. Dans le champ ouvert du côté des régions orientales, les expansions seront moins rapides sans doute que dans l'ouest américain; mais on ne saurait guère non plus leur assigner encore de limites. Sur tous les points de ce vaste groupe, je le reconnais, les revenus ne promettent pas de s'augmenter en d'égales proportions. Les situations sont essentiellement diverses. Ainsi l'accroissement sera peu sensible dans les contrées où les lignes ont surtout un caractère local. Tel est le cas en Hollande, quoiqu'il faille dire que ce pays cherche, par les voies dirigées vers le Rhin, à créer des canaux de dérivation au transit germanique. En Belgique, nous avons vu s'élargir le terrain de l'internationalité et en même temps les espérances financières qui s'y rattachent. Cependant, les lignes laissées à l'industrie particulière, dont le parcours est toujours plus ou moins restreint, sont, pour la plupart, en dehors du cercle de la grande circulation. Aussi ne forment-elles pas des placements que les capitaux français doivent rechercher avec beaucoup d'ardeur. Une même conclusion s'applique-t-elle aux chemins de la Suisse, également resserrés dans leur parcours? Nous sommes ici plus qu'en Belgique dans un pays de transit, dans un pays ayant déjà et devant avoir des affluents de toutes parts. Mais cet avantage se trouve singulièrement amoindri par des circonstances de plus d'un genre. D'abord, pour la plupart des lignes helvétiques, point de large circulation à espérer pendant à peu près la moitié de l'année; l'hiver y sera toujours un temps de stagnation pour la branche du trafic concernant les voyageurs. De plus, comme routes dirigées vers l'Allemagne, elles auront la concurrence des chemins français aboutissant au Rhin; comme routes dirigées vers l'Italie elles

trouveront d'autres concurrences plus redoutables encore, d'un côté dans les chemins autrichiens, de l'autre dans les chemins français, soit par le mont Cenis, soit par nos départements de l'extrême midi. Ces considérations viennent limiter assez notablement les perspectives de l'ordre financier.

Passons dans les pays allemands qui embrassent à eux seuls presque tout le centre proprement dit de l'Europe. Le terrain y paraît en général très-favorisé par rapport à l'avenir. Dirons-nous que la moyenne des produits est en voie d'augmentation sur le réseau germanique où elle oscille entre 5 et 6 pour 100? Mais le produit moyen, qui a son intérêt quand il s'agit d'apprécier l'ensemble d'un groupe, perd toute signification dans la question des placements. Ce n'est plus sur un réseau tout entier, c'est sur chaque ligne dont il se compose, qu'il faudrait raisonner. Or, les différences sont très-larges entre chacune des lignes allemandes. Pour ne citer que la Prusse en exemple, nous y voyons des chemins rendant 8, 10, 12 et même 14 pour 100, tandis que d'autres donnent à peine 1 ou 2. Ce qu'on doit affirmer en considérant en bloc le groupe d'outre-Rhin, c'est que l'assiette financière des principales lignes, des lignes les mieux placées pour les rapports internationaux, est des plus satisfaisantes. La situation serait meilleure encore si la question spéciale des voies ferrées ne se compliquait pas çà et là, par suite de circonstances qui ne tiennent pas au fond des choses, et qui n'en diminuent pas moins les avantages inhérents au milieu géographique. Ne savons-nous pas, par exemple, que le régime des chemins de fer dans les états prussiens est de nature à écarter les capitaux étrangers et à rendre même ceux du pays assez discrets dans leurs concours? Étrange des-

tinée! la Prusse, où débordent tant de principes de vie, où l'industrie manufacturière possède sur divers points de solides conditions de succès, notamment dans les provinces rhénanes[1], la Prusse semble se complaire à prendre en défiance ses propres élans, à mettre elle-même des chaînes à l'expansion de son énergie.

Au milieu de ce réseau germanique dont les mailles s'entrelacent en tous sens, les capitaux français ne sont guère engagés que dans les deux entreprises méridionales dont nous avons exposé plus haut les bases économiques : la *Société impériale autrichienne,* et la *Société du sud de l'Autriche.* De ce côté-là, l'horizon ne manque ni d'ampleur ni d'éclat. Le ciel politique sans doute n'y est pas, comme on dit, dégagé de tout nuage; l'avenir y a ses mystères. Pourtant le cours des choses, depuis le commencement de ce siècle, est venu prouver maintes fois que l'empire d'Autriche occupe dans l'équilibre européen plus de place, qu'il a jeté plus de racines dans le sol, que ne le feraient supposer les éléments si disparates dont il nous montre une sorte d'amalgame. Son intermédiaire vis-à-vis des régions orientales est loin d'être indifférent à l'Europe. Tandis que du côté de l'Occident, en Italie, l'Autriche ne pouvait jamais avoir qu'un rôle néfaste, elle pourra, du côté de l'Orient, remplir une mission aussi glorieuse pour elle que profitable à la civilisation. A ces traits rassurants au point de vue politique, s'ajoutent, pour les entreprises dont nous parlons, les meilleures chances au point de vue économique. Dans les contrées que sillonnent les chemins

1. Voir, à propos du développement industriel en Allemagne, les *Études sur le régime des manufactures*, par M. Louis Reybaud, pages 37 et suivantes; — l'*Association douanière allemande*, par M. Henri Richelot, notamment les annexes 10, 11 et 12.

des deux compagnies, on rencontre, sous le rapport de la population comme sous celui des ressources agricoles et minérales, de sérieuses conditions pour un développement soutenu[1].

Des avantages équivalents se trouvent-ils au sein de la grande concession des chemins de fer russes? La question peut paraître tranchée déjà par les explications consignées au livre des futures expansions. Sans doute les actionnaires qui engagent ici leurs fonds jouissent d'une sécurité quant à un certain chiffre de revenu, puisque le gouvernement garantit un intérêt annuel de 5 pour 100. La combinaison ménagée par les concessionnaires met ainsi sous ce rapport les capitalistes à l'abri de toute déception. Mais, va-t-on dire peut-être, la Russie est un pays neuf, un pays primitif qui éprouvera un peu plus tôt ou un peu plus tard des transformations profondes. C'est inévitable; toutefois le gouvernement du czar pourra prévenir de périlleuses explosions s'il sait mettre à profit les expériences faites dans d'autres contrées, en France notamment. La pensée peut donc fort bien concevoir le renouvellement de la sociabilité russe en dehors de ces convulsions qui bouleversent les états de fond en comble, et entraînent parfois la rupture des engagements les plus solennels. Elle peut concevoir l'émancipation générale des paysans sans *jacquerie* et un XVIIIe siècle sans année 1793. Les doutes ne sauraient donc vraisemblablement se porter sur la valeur de la garantie d'intérêt accordée par l'état; ils s'attachent avec plus de justesse à l'augmentation de revenu que pourra fournir l'essor des intérêts matériels dans le pays. Sur ce point-là, confessons-le, les perspectives ne sont

1. *Les Chemins de fer autrichiens*, par M. André Cochut.

pas assez séduisantes pour entraîner bien loin les imaginations. L'organisation de la classe marchande, l'état de l'instruction, la constitution des campagnes, et cent autres traits, témoignent de l'état rude et emmaillotté des populations moscovites. En outre, ce ne sera pas de sitôt que l'avenir verra combler les vides immenses existant dans toutes les provinces. Enfin, quoique les chemins de fer offrent à la Russie l'incalculable avantage d'assurer en toute saison ses rapports avec l'Europe occidentale, on ne saurait s'attendre à une circulation active, au moins dans la plus grande partie de l'empire, que durant six mois de l'année. Sur le rameau détaché vers Nijni-Novogorod, la durée du mouvement sera plus courte encore. Ce sont là des motifs qui ne permettent pas d'assimiler l'avenir financier du faisceau russe à celui des deux grandes concessions autrichiennes[1].

A l'autre extrémité de l'Europe, sous quel jour se déploient les entreprises de chemins de fer dans les deux péninsules méridionales? Parlons d'abord de la péninsule ibérique, et surtout de celui des deux royaumes qu'elle comprend qui nous touche de plus près et où la question présente le plus de surface. Au point de vue politique, chacun sait que si l'Espagne n'a pas encore trouvé la base que réclament les transformations contemporaines, si elle cherche encore une idée générale autour de laquelle viennent se grouper les éléments de la sociabilité nouvelle, elle a fait du moins assez de progrès dans ces derniers temps pour autoriser les plus sérieuses espérances. Riche en minéraux dans les

1. Voyez, comme éléments d'étude à des points de vue fort différents, *la Russie*, par M. Ch. de Mazade, *les Chemins de fer russes*, par M. Em. Barrault, *la Russie et les Chemins de fer russes*, par M. Pégot-Ogier. — Voir aussi plus haut, pages 233 et suiv.

contrées les moins propres à l'agriculture, le sol tient en réserve des ressources abondantes. Seulement, à l'état arriéré des campagnes, aux routines aveugles régnant dans les villes, à une sorte de torpeur pesant à peu près sur toutes les branches du travail, on constate vite que la sociabilité castillane, quoique bien supérieure à la sociabilité russe, est loin d'atteindre un niveau moyen aussi élevé que de ce côté-ci des Pyrénées. Tout nous y révèle un certain état d'enveloppement. On dirait que le souffle échappé des pays orientaux et qu'avaient apporté les migrations arabes n'a pas encore cessé de se faire sentir. Voilà pour les traits communs à tout le réseau espagnol. De notables différences frappent ensuite entre les compagnies, entre celles-là mêmes dans lesquelles sont engagés des capitaux français.

Une première distinction dérive du milieu géographique. Les lignes espagnoles qui recevront nécessairement, un jour ou l'autre, quelque contingent fourni par les lignes portugaises, sont en général mieux placées que ces dernières ne pouvant atteindre aucun affluent à leurs extrémités occidentales. Reconnaissons, cependant, en thèse générale et sous la réserve des traits distinctifs qui seront spécifiés tout à l'heure, que, pour toute la péninsule, le désavantage, c'est bien cet isolement accusé déjà plus haut. Oh ! si jamais l'extrémité du nord-ouest de l'Afrique devait être associée à la vie européenne, si jamais cette terre engourdie sous le joug de l'islamisme pouvait former le théâtre d'un mouvement qui continuerait le travail de rénovation entrepris en Algérie, le réseau espagnol deviendrait pour cette contrée, malgré le détroit, le trait d'union avec l'Europe. Mais une telle éventualité ne saurait pas même figurer à l'heure qu'il est dans le domaine de l'hypothèse. Ce

qui doit attirer l'attention des capitalistes, c'est que toutes les compagnies, tous les groupes dans la péninsule ne sont pas également à l'écart, également réduits à ne vivre que de leurs propres ressources. C'est ici qu'il y a précisément des traits différentiels à relever. Certaines lignes ont déjà ou doivent avoir des affluents. La circulation la plus active tendra en général à se porter du sud vers le nord, soit en inclinant du côté de la Méditerranée, soit en appuyant un peu au contraire du côté de l'Océan. Quoique ce double courant soit essentiel à marquer, il est juste, néanmoins, d'admettre que quelques chemins pourront puiser dans telle ou telle circonstance toute locale, à l'est ou à l'extrême midi notamment, une sorte de compensation à leur isolement trop visible [1]. Le moment n'est pas loin, où l'on sera fixé sur deux points propres à élucider beaucoup la question de l'avenir financier : d'une part, le prix de revient des lignes ibériques, d'autre part, l'impulsion que la voie ferrée pourra donner à l'activité locale encore si communément assoupie. Mais jusque-là, le bandeau que les capitalistes ont nécessairement sur les yeux n'est pas si épais qu'ils ne puissent le soulever un peu, et, à l'aide des explications précédentes, reconnaître où sont au moins les chances les plus probables.

Dans la péninsule italienne des circonstances analogues imposent aussi un temps d'attente, et un temps d'attente qui sera également assez court. Nous ne parlons pas ici bien entendu des chemins de fer italiens

1. Notons que l'avenir financier ne sera naturellement pas le même pour certaines lignes grevées de charges très-lourdes que pour celles qui ont su renfermer leurs engagements dans des limites raisonnables. Signalons encore ce trait, que, sur certains points, la direction supérieure fonctionne avec une suffisante régularité, tandis que, sur d'autres, elle est livrée à de continuels tiraillements.

dépendant de la compagnie du sud de l'Autriche, auxquels s'appliquent des observations ci-dessus énoncées. L'incertitude n'existe guère non plus pour ceux des chemins piémontais appartenant à l'industrie privée, comme le Victor-Emmanuel, et dont le trafic devra nécessairement se développer soit par l'achèvement des lignes plus méridionales, soit par les soudures projetées du côté du nord. Le doute tenant à l'isolement plane plus ou moins sur le reste du royaume d'Italie; il augmente à mesure qu'on descend vers le sud, et que les affluents à espérer deviennent plus rares pour disparaître ensuite tout à fait.

Bien des causes propres à attirer les voyageurs dans ces belles contrées pourront cependant venir restreindre les effets de la situation géographique. L'Italie n'a pas besoin d'être un pays de transit pour qu'on la parcoure. La ville éternelle et le ciel de Naples, par exemple, y déploieront toujours des séductions dont ne peuvent manquer de profiter les chemins de fer, surtout lorsque les divers groupes encore disjoints auront été réunis. C'est à ce moment-là, moment prochain, je le répète, qu'on pourra juger de l'impulsion qui sera donnée aux voyages. Le percement du mont Cenis, de même que celui des Alpes helvétiques, et aussi le raccordement de nos chemins de la Provence avec le réseau italien, seront des faits d'une incalculable portée pour l'avenir financier de la plupart des voies dans la péninsule. Dès à présent, on peut juger sans peine que si la circonspection s'impose à peu près partout dans la presqu'île aux capitaux du dehors, elle devient plus nécessaire à mesure qu'on s'écarte du faisceau septentrional.

En thèse générale, la prudence, une prudence particulière, est commandée quand il s'agit de placements à

l'étranger. La prudence cependant n'est pas l'abstention. Sans doute les capitaux français n'ont pas l'humeur aussi cosmopolite que les capitaux anglais dès longtemps accoutumés aux expatriations lointaines par l'immensité de l'établissement commercial et colonial de la Grande-Bretagne. Notre pays a prouvé, toutefois, en prêtant le plus utile concours sur divers points de l'Europe à des entreprises de voies ferrées, que ses capitaux savaient au besoin franchir la frontière, qu'ils ne se refusaient pas à fortifier ainsi les germes d'union, les liens de solidarité entre les peuples. La cause de la civilisation générale est intéressée dans cet appui que les nations les plus éclairées ou les plus riches viennent prêter aux autres. La prudence que nous conseillons commande seulement, en fait d'entreprises lointaines, de se prémunir contre les promesses dorées, et, dans le calcul des conditions auxquelles on s'y enrôle, de ménager toujours une large place pour les éventualités contraires. Elle commande encore de songer au besoin plus ou moins prochain qu'on pourrait avoir de son capital, car un inconvénient attaché aux placements extérieurs, c'est de faire perdre fréquemment la disponibilité de ses fonds [1].

De tous les chemins de fer, ceux qui offrent à nos capitalistes les meilleurs placements, ce sont à coup sûr les chemins de fer français. Quoiqu'ils ne puissent être mis tous sur le même rang, ils réunissent à un rare degré, pris en bloc, les conditions essentielles d'un avenir

1. On juge aisément pourquoi nous ne disons rien ici de l'avenir financier de telles ou telles exploitations situées sur d'autres points du globe que ceux qui viennent d'être mentionnés. C'est que les détails consignés plus haut au livre des expansions futures nous ont paru suffire pleinement pour permettre d'apprécier les résultats présumables.

prospère. La France est certainement le pays de l'Europe où le peuple est le plus éclairé, c'est-à-dire où il est en possession du plus grand nombre de ces vérités générales qui sont le meilleur patrimoine de l'humanité. Or plus le niveau de la sociabilité est élevé, et plus est vif dans les masses le goût des déplacements et des voyages. Si d'autres pays peuvent soutenir la comparaison avec le nôtre, quelquefois même avec avantage, en ce qui concerne la population, l'industrie, le commerce, la France n'en est pas moins placée sous ces divers aspects au rang des nations les plus favorisées. Son réseau, le mieux dessiné du monde entier, se trouve en outre dans d'excellentes conditions géographiques. Sans rien ôter aux priviléges que possèdent les chemins de fer d'Allemagne pour le grand transit européen, nous pouvons rappeler que la plupart des chemins français se trouvent plus ou moins immédiatement en contact avec des affluents étrangers qui assurent le progressif développement des transports. La France exerce d'ailleurs une attraction dont profite son réseau. La combinaison inaugurée en 1859, après l'erreur commise en 1857, pourrait, il est vrai, dans certaines conjonctures, susciter certains embarras; mais le mal ne serait pas général, ou il ne serait que temporaire. Qu'on fasse la part aussi large qu'on voudra à cet élément fâcheux, il reste toujours le fait si rassurant que nos lignes traversent un pays fécond en ressources de tout genre, où mille circonstances diverses viendront imprimer de plus en plus l'essor à la circulation.

Hormis quelques rares exceptions d'une importance minime, nos chemins de fer ont eu cet avantage sur nombre de chemins anglais, sur nombre de chemins américains et sur d'autres encore, de ne pas compro-

mettre le capital qu'on leur avait confié. Tant s'en faut; ils l'ont fait fructifier plus ou moins. Voilà pour le passé. Quant à l'avenir, les circonstances notées tout à l'heure constituent les plus sérieuses garanties, garanties communes presque à toutes nos lignes. Chaque groupe possède du reste sa physionomie singulière. Les perspectives financières ne sont pas les mêmes pour toutes les sections de notre réseau. S'il est un point de vue duquel il soit permis à la science, sans s'écarter de son objet, de mesurer les chances relatives, de classer les compagnies les unes par rapport aux autres, c'est le point de vue de la situation géographique. Ici on raisonne d'après un fait patent qui n'entraîne nullement sur le terrain des questions d'affaires, et dont les capitaux doivent pourtant tenir grand compte.

Eh bien! sous ce rapport, le premier rang nous semble appartenir à cette compagnie dont les lignes, traversant quelques-uns de nos départements les plus peuplés, les plus industrieux, se dirigent du côté de l'Angleterre, de la Belgique, de la Hollande, de la Prusse et du nord de l'Europe. Puis vient le groupe qui se ramifie vers la Suisse, l'Italie, le bassin de la Méditerranée, et communique par l'intermédiaire du réseau méridional avec une partie des lignes espagnoles. Au troisième rang nous plaçons une compagnie essentiellement française, celle qui sillonne l'antique domaine du roi Charles VII, mais qui reçoit du côté du midi la contribution de ces autres voies s'étendant jusqu'aux Pyrénées, et qui recevra, par leur intermédiaire, celle des affluents ibériques. Avant d'attribuer la quatrième place, on pourrait tout d'abord hésiter entre la compagnie du Midi et celle de l'Est. Toutefois, malgré la dépense faite pour l'établissement des lignes méridionales, et qui a excédé toutes pré-

visions, si l'on songe aux ouvertures qui se préparent du côté de l'Espagne, on incline assez naturellement pour la compagnie du Midi. Sans doute l'Est se trouve merveilleusement placé pour le transit avec l'Europe centrale, mais il est dommage que ses lignes se divisent de façon à se faire concurrence à elles-mêmes sur plus d'un point, tandis que sur d'autres elles rencontrent la concurrence des compagnies du Nord ou de Lyon[1]. Le groupe de l'Ouest qui ne se relie à aucun réseau étranger, dont les rameaux s'en vont aboutir à la mer, et cela, sauf une seule exception, sur des points plus ou moins écartés du grand mouvement commercial, vient au sixième rang. Rappelons toutefois que cette compagnie possède le service des environs de Paris qui, bien que capricieux et subordonné à mille éventualités imprévues, a cependant des avantages constatés par une expérience déjà longue, et d'ailleurs peu variables. Elle a surtout cette ligne même pour laquelle nous faisions tout à l'heure une exception, qui dessert la place de Rouen et le port du Havre. Le prolongement du Mans à Angers, tenu si longtemps en suspens, pourra devenir lucratif, car il parachève la route la plus naturelle entre Paris et une partie de la France occidentale ; il reste seulement à savoir si l'organisation du service de correspondance avec la voie ferrée du bas de la Loire n'éprouvera pas quelques entraves de la part d'une autre compagnie dont la longue opposition à cet embranchement n'est que trop connue.

On doit se souvenir du reste, lorsqu'on étudie les différences de compagnie à compagnie, que le cours des actions peut avoir pour effet de niveler le terrain sous le

1. Voyez la note page 101, même volume.

rapport des placements. Tel groupe, dont la situation est inférieure et souvent fort inférieure à celle d'un autre, peut cependant, à un moment donné et par suite des oscillations de la bourse, présenter des conditions plus avantageuses. Tel est le fréquent effet des caprices de la spéculation. Faisons observer, néanmoins, en dernière analyse, qu'en France comme à l'étranger, les exploitations placées sur le sol le plus fécond, celles qui voient s'ouvrir devant elles les horizons les plus larges, méritent d'être préférées, même quand la distance dans le prix des titres semblerait un peu trop forte. Pour les valeurs des meilleures compagnies, le marché est toujours plus sûr; en outre, on est mieux en droit de compter sur quelque circonstance imprévue, venant susciter la progression du trafic. Toute part faite à telles ou telles circonstances locales, les chemins qui constituent des anneaux de la grande circulation européenne et qui comptent le plus d'affluents, sont ceux que l'observation et la science conduisent à recommander aux capitalistes dans tous les pays.

# DEUXIÈME SECTION

## RÉSULTATS POLITIQUES ET MORAUX

## CHAPITRE I

Politique extérieure : Nouveau droit international, rapports entre les peuples. — Politique intérieure : Droit politique, administration.

La plupart des résultats de l'ordre économique se rattachent de près à la politique. De l'une à l'autre sphère, disions-nous au commencement de cet ouvrage, règne une relation intime, permanente. Toutefois, certaines manifestations qui sollicitent ici nos regards tiennent tout spécialement à la politique considérée dans son double domaine, à l'intérieur, à l'extérieur.

On a pu juger déjà combien était étroit le lien qui unit les voies ferrées à la puissance relative des nations. Ce lien apparaît surtout dans les facilités que les chemins de fer procurent à un état pour concentrer ses forces et pour en assurer les rapides mouvements. Ce n'est pas tout. La vigueur intime d'un pays s'accroît naturellement par l'essor de sa prospérité matérielle que favorisent si puissamment les nouveaux moyens de transport. Il a été indiqué plus haut comment les chemins de fer, en multipliant les relations entre les peuples, tendent à effacer peu à peu les différences arbitraires

qui les divisent. Si près que nous soyons du point de départ, on pourrait déjà dresser une longue liste de rapprochements effectués, qui n'auraient jamais eu lieu sans les nouvelles issues ouvertes aux rapports internationaux. Des traités nombreux sont intervenus sous cette influence immédiate, par exemple, entre notre pays et les états joignant nos frontières et même d'autres qui en sont plus ou moins éloignés. Ces transactions ne concernent pas seulement les chemins de fer ; elles touchent à des objets fort divers, tels que le service des postes, la correspondance télégraphique, l'étude des moyens d'établir un régime sanitaire uniforme, la construction de ponts et l'établissemenl de bacs à frais communs, etc. L'élan une fois donné, les mêmes pensées d'union et de concert se reflètent ensuite comme d'elles-mêmes sur le droit international universel ; de telle sorte que le bénéfice doit s'en trouver acquis peu à peu au monde entier.

Croit-on, par exemple, pour ne citer que le plus fameux des actes contemporains, croit-on que les dispositions libérales consignées dans le traité de Paris du 30 mars 1856, ou dans les annexes qui le complètent, n'ont pas eu pour point d'appui les communications que le réseau ferré facilitait déjà sur la surface de l'Europe? On a pu voir alors, grâce surtout à l'initiative de la France, qu'un esprit nouveau s'infiltrait dans le vieux code diplomatique. Les chemins de fer en quelques années auront plus fait, au point de vue pratique, pour la rénovation du droit des gens, que dans le passé n'auraient pu des siècles d'études et de négociations. Sous leur égide prévaudront de plus en plus certains principes bien connus que la science philosophique avait depuis longtemps proclamés, quoiqu'elle fût d'ordinaire

impuissante à en assurer l'application. Sans doute, même avant les chemins de fer, on était loin de l'atroce droit des gens de l'antiquité dont l'extermination était le dernier mot, dont César, le glorieux César, faisant couper les mains à tous les défenseurs d'une cité gauloise prise après un long siége, nous montre le sanglant emblème. Cependant, il reste une grande partie du globe où dominent encore ces sauvages instincts; et de plus, même chez les peuples civilisés, la pratique n'a pas toujours été à la hauteur des idées qu'ils proclamaient avec ostentation.

L'effet direct des relations actuelles est non-seulement de donner aux principes un soutien résultant de traités formels, mais encore de les asseoir sur l'inébranlable base de la conscience de l'humanité.

Jadis tous les nationaux d'un état avec qui vous entriez en guerre devenaient aussitôt vos ennemis. Étaient-ils fixés chez vous depuis un temps plus ou moins long, vous vous contentiez de leur laisser un court délai pour se retirer de l'autre côté des frontières. Encore n'était-ce là qu'un progrès du moderne droit des gens. Qu'est-il arrivé durant la dernière guerre avec l'Autriche? Nous avons vu le gouvernement français se hâter d'autoriser les sujets autrichiens habitant le territoire de l'empire *à y continuer leur résidence et leurs entreprises commerciales pendant la durée de la guerre.* La réciprocité était naturellement assurée. Ce n'est là qu'un trait, mais c'en est un, du droit nouveau qui s'élabore sous l'égide de la civilisation et des chemins de fer. La tendance à régler les différends internationaux, soit par des compromis directs, soit par l'intermédiaire de congrès, éclate du reste de toutes parts. Dût cette tendance être impuissante dans un cas donné pour triompher des entraîne-

ments et pour ménager une solution à l'amiable, elle aurait encore cet effet de rendre la lutte moins longue, moins ruineuse et moins terrible.

Les facilités accordées pour les voyages de pays à pays, comme celles dont la France a naguère pris l'initiative sur le continent européen, dérivent visiblement d'un même fonds d'idées et visent au même but. La plupart des états qui nous avoisinent ont accédé à l'invitation qui leur était adressée relativement à la dispense du passe-port[1]. Les autres reconnaîtront un peu plus tôt ou un peu plus tard une nécessité qu'impose le génie de notre temps. Nous avons vu la Russie elle-même alléger le poids des vieilles entraves. A quoi bon en effet construire des voies ferrées si l'on veut tenir en interdit la liberté des voyages? Assez de faits ont prouvé que le passe-port était l'illusion des polices les plus ombrageuses. Il va de soi que les règles concernant la circulation internationale des marchandises doivent être conçues dans un pareil esprit. Si l'on attache de l'importance à ce que les matières premières et les produits soient rapidement transportés, ce ne peut être pour les retenir aux frontières par des formalités surabondantes. La célérité n'exclut point la vigilance. La simplification des règlements de douane, pour l'entrée comme pour la sortie des marchandises, dans les ports comme sur les frontières de terre, reste partout un véritable bienfait pour l'industrie et le commerce. La voie ferrée appelle de même tous les arrangements propres à faciliter le transit.

Ce n'est pas seulement dans cet ordre d'idées que

1. La circulaire de M. de Persigny (décembre 1860), faisant connaître aux préfets la décision de l'empereur relative aux voyageur anglais, a été le point de départ de ces dispositions libérales, si propres à fortifier les bons rapports entre les peuples.

l'intention de favoriser les relations commerciales marche de pair avec le développement des lignes. Il se forme peu à peu un noyau d'objets pour lesquels les gouvernements sont amenés à constituer une sorte d'*exterritorialité;* non, je me trompe, le mot manque à l'idée; c'est, au contraire, de l'extension de la nationalité qu'il s'agit. Que signifient, par exemple, ces décrets intervenant à la suite de conventions diplomatiques pour décider que les sociétés commerciales, industrielles ou financières de tel pays étranger, soumises à l'autorisation du gouvernement, jouiront en France de la plénitude de leurs droits à l'égal des mêmes sociétés françaises? N'est-ce pas là un indice entre vingt autres de l'intimité, disons mieux, de la communauté qui cherche à s'établir sur certains points. Chaque partie contractante gagne à de telles conventions qui n'entraînent de sacrifice d'aucun côté. Des sentiments analogues amènent la réunion de ces congrès spéciaux, procédant d'initiatives privées, comme ceux que nous avons vus se rassembler à Paris, à Londres, à Bruxelles, à Vienne, à Francfort-sur-le-Mein. Mettre en commun une somme d'études et d'efforts puisée dans tous les pays, en vue d'élucider telle ou telle question concernant la vie sociale, ou de préparer pour tous les peuples certaines applications identiques, voilà bien le but de ces institutions que les chemins de fer seuls ont rendues possibles. Planant désormais au-dessus des divisions territoriales, une grande cause, la cause du progrès général de l'humanité, vient s'adresser en termes positifs à tous les esprits, à tous les cœurs.

Nul doute, si nous jetons maintenant les regards sur la politique intérieure dans les divers états, que nous ne devions découvrir des effets analogues. La parenté est

proche entre ces deux branches du droit, le droit international, le droit intérieur. Serait-il possible que le grand mouvement dont nous accusons les traits pût se traduire au dehors en des transactions élargissant la sphère de la vie des peuples, et néanmoins amener au dedans des conséquences hostiles à l'essor de l'esprit public? Le bon sens et la conscience protestent contre une aussi révoltante contradiction. De même que les chemins de fer tendent à insinuer dans le droit des gens des inspirations d'un libéralisme élevé, de même ils tendent à inspirer à un pays cette conscience de lui-même qui forme la base des plus larges institutions. Le monde moderne ne comporterait pas, du moins en termes absolus, la fameuse distinction qu'établissait le plus grand maître de la science politique dans l'antiquité, entre les gouvernements fondés sur l'intérêt public et les gouvernements fondés sur l'intérêt privé. Supposer aujourd'hui qu'il existe quelque part dans le monde civilisé un pouvoir n'ayant exclusivement pour assiette et pour mobile que l'intérêt individuel, ce serait porter témoignage contre la civilisation chrétienne. Mais dire seulement que dans tel ou tel gouvernement l'intérêt privé empiète sur l'intérêt public, ou bien que les intérêts généraux sont parfois outrageusement sacrifiés à des préoccupations toutes personnelles, ce n'est là qu'exprimer une pensée qui pourrait au besoin s'appuyer sur des actes solennels de la diplomatie contemporaine. Or, quel est le sens du mouvement politique actuel? N'est-ce pas d'étendre la somme des garanties données à l'intérêt général? Oui certes. Eh bien! un pareil mouvement doit tirer une force immense de ces voies nouvelles qui portent la lumière sur les régions qu'elles traversent.

Avec les chemins de fer, il n'y a plus de pays fermé

où l'on ne puisse pas voir ce qui se passe; il n'y a plus de peuple qui ne puisse facilement comparer ses institutions à celles des états voisins. En même temps que l'obscurité se dissipe autour de la locomotive, la loi du silence est brisée. Les plaintes des opprimés ont reçu des ailes. Aussi voyez ce qui arrive. Que certaines bornes soient franchies dans le gouvernement d'une nation, et aussitôt un instinct plus rapide que le fluide même servant aujourd'hui de véhicule à la pensée vient agiter les âmes en tous lieux, et provoquer, sous une forme ou sous une autre, des protestations difficiles à dédaigner. Des déportements comme ceux qui souillent certaines pages de l'histoire, même dans les temps modernes, ne pourraient plus se produire à l'éclat de ce grand jour devenant de plus en plus une condition commune à tous les peuples. Le dernier mot de l'influence politique des chemins de fer est d'ailleurs essentiellement démocratique. Les chemins de fer sont *le fléau de toute diversité sociale,* a-t-on dit fort justement [1]. Il est juste d'ajouter que c'est en facilitant la route à tous ceux qui cherchent à s'élever par l'effort individuel et par le travail que cette influence-là arrive à rehausser le niveau moyen de la sociabilité. Elle profite à tous, sans vouloir rabaisser personne. Nous pourrions suivre ses effets, même dans celui des pays européens qui paraît le plus rebelle à l'idée d'égalité, l'Angleterre. Il n'y a pas jusqu'aux excès commis par l'aristocratie territoriale, durant les premières phases des chemins de fer, qui n'aient eu pour résultat d'affaiblir le prestige même du privilége. On doit encore voir une menace contre l'esprit aristocratique dont la sociabilité britannique est imbibée, dans le déplacement

1. M. Ch. de Rémusat.

des fortunes opéré par les spéculations sur les chemins de fer, dans l'avénement à la vie publique des hommes enrichis par ces négociations, et jusque dans le niveau que l'agiotage a promené sur toutes les têtes.

Sur le terrain spécial de l'administration proprement dite, la tendance correspondant au mouvement des voies ferrées peut se résumer dans ces deux mots : activer, faciliter. Quand tout marche plus vite dans la vie sociale, il ne serait pas possible, le voulût-on, de se soustraire sur un point à l'impulsion universelle. Ce besoin de l'époque a été compris par la plupart des hommes qui participent à la haute direction de l'administration française. L'esprit contemporain s'est largement infiltré dans cette arène où convergent des intérêts si multiples et des questions si complexes. Une branche importante de l'administration, la police, a dû particulièrement se transformer, sur beaucoup de points, par suite des nouvelles habitudes qu'ont amenées les chemins de fer. Avec les déplacements en masse, l'ancien attirail qui résultait des passe-ports à l'intérieur, plus vains et plus gênants encore que les passe-ports à l'étranger, des permis de séjour, du registre des messageries, s'est bientôt écroulé sans retour. Des modes plus sûrs ont pris la place des éléments abandonnés. Le télégraphe électrique, à lui seul, vaut mieux que tous les anciens expédients. La facilité de se mouvoir ne vient pas d'ailleurs en aide qu'à la fuite du coupable, elle facilite dans des proportions infiniment plus grandes les investigations de la justice. Les modifications que le cours des choses a forcément produites ont donc en définitive fortifié les garanties données à la sécurité générale, tout en affranchissant les citoyens de mesures toujours vexatoires et le plus souvent inefficaces.

## CHAPITRE II

### Caractères de l'influence morale. — Conclusion.

Les résultats que peuvent engendrer les chemins de fer dans l'ordre moral ne tombent pas aussi directement sous les regards que ceux qu'ils provoquent dans l'ordre matériel. Ils n'en sont pas moins évidents pour l'esprit. Ils ne sauraient se prêter du reste à une énumération. Ils résultent d'une action générale s'exerçant sans cesse sur les individus et sur les sociétés. Un premier trait, trait décisif, s'impose à la pensée : il serait extraordinaire qu'une influence faisant éclore comme par enchantement mille nouveaux germes de progrès dans l'ordre matériel, tendant à élargir le cercle de la vie commune entre les peuples, pût former cependant une influence démoralisante. Il suffit de supposer un tel parallélisme pour que l'impossibilité en devienne aussitôt manifeste. C'est la décadence, ce n'est point le progrès, que nous voyons accompagner la démoralisation sur la grande scène de l'histoire.

Sous le rapport de l'intérêt matériel, le progrès dans la plus haute acception du mot consiste à échapper de plus en plus aux forces de la nature dont l'homme, insouciant et oisif, serait bientôt l'esclave et le jouet. Au point de vue de l'intérêt moral, il consiste à échapper de plus en plus au despotisme de l'instinct pour n'obéir qu'aux inspirations de la conscience. Or, si, dans le premier ordre d'idées, le progrès suppose l'étude et la science, dans le second il implique tout aussi naturellement l'essor progressif des facultés intellectuelles. Toute impulsion susceptible de refouler

l'ignorance, d'assurer la diffusion des connaissances parmi les hommes, doit donc être regardée comme éminemment salutaire pour le perfectionnement moral. Dès qu'on admet que le développement de l'instruction est un principe de progrès dans l'ordre moral, on reconnaît aussitôt le rôle des chemins de fer dans ce sens-là. N'est-ce pas leur caractère de permettre à chacun d'accroître le cercle de sa vie et de voir un peu plus loin qu'auparavant? L'existence rétrécie, murée, immobile qu'impliquait jadis l'absence ou la difficulté des moyens de communication a cessé d'être l'inévitable lot des classes les plus nombreuses. Nul homme n'est enchaîné désormais au coin de terre qui l'a vu naître. Cette facilité du déplacement, dira-t-on, a ses dangers; je ne le nie pas, mais on en peut dire autant de toutes les manifestations de l'activité humaine. Ce n'est pas une raison pour renoncer aux avantages de tout genre que procure la liberté des mouvements individuels, pas plus qu'on ne renonce à se servir d'un outil perfectionné, parce qu'il est plus délicat à manier que le grossier instrument dont se contentait la rudesse d'un autre âge.

Si grand que soit son prix, l'instruction sans doute n'est pas tout. L'homme a ses devoirs dans l'ordre moral proprement dit, et ce sont ces devoirs-là qui font toute sa dignité. Mais n'est-ce pas en s'éclairant que l'esprit pourra de mieux en mieux en saisir et la nature et la vertu. Du point de vue d'où nous considérons l'idée du devoir, une distinction doit être faite entre la morale individuelle et la morale sociale. Relativement à la morale privée, on n'a pas besoin de dire qu'après comme avant les chemins de fer, elle reste subordonnée aux mêmes règles, dépendante du même enseignement, placée sous la même sanction suprême. Que les hommes soient

davantage en état de la comprendre, c'est là tout ce qu'il peut y avoir de changé. Relativement à la morale sociale, au contraire, les effets sont directs et grandioses. Tout mouvement favorable à l'essor des intelligences populaires comporte en effet la vulgarisation de ces idées générales dont le triomphe s'identifie avec le progrès de la civilisation. Ces idées que la sociabilité française a le glorieux privilége de représenter dans le monde, dont la philosophie antique avait formulé quelques-unes, mais que le christianisme a réellement mises dans le grand courant de la vie des peuples, ces idées sont un faisceau sacré pour la conscience du genre humain. De même que dans l'ancienne Rome on vénérait le feu des vestales comme l'emblème de la nationalité, de même, et à meilleur droit, les sociétés modernes doivent entourer de leurs hommages, et au besoin de leurs sacrifices, cet ensemble de vérités incontestées, fondements de leur sociabilité, symboles de leur civilisation.

Comme moyens d'étendre le rayonnement de ces vérités-là, les voies nouvelles constituent la plus précieuse des conquêtes. S'il est vrai qu'en dépit de toutes les différences de culture intellectuelle chez les peuples civilisés, on rencontre partout, sous ce rapport, grâce à la communauté des idées chrétiennes, des sentiments identiques au fond, il n'est pas moins vrai que les conséquences qui en résultent dans la vie journalière sont profondément dissemblables. Souhaitez-vous un épanouissement universel? Avez-vous la généreuse ambition de voir briller les mêmes lueurs sur les différentes branches de la famille humaine? Vous ne pouvez alors demeurer indifférent devant ces rapports d'homme à homme, de peuple à peuple, qui se multiplient sous nos yeux.

Le progrès social actuel doit à ces circonstances des garanties entièrement ignorées du passé. Dans l'antiquité, la civilisation procédait par le détail, par l'individu, c'est-à-dire par l'exception. L'accroissement du bien général, l'avancement de tous, telle est au contraire la loi inhérente à l'esprit moderne. Mais pour l'accomplir, il faut pouvoir embrasser assez largement toutes les variétés de la vie humaine. Le développement homogène, ou si l'on veut le développement synthétique de la civilisation, ne pourrait s'opérer, pas plus aujourd'hui que dans l'antiquité, si au lieu de tomber sur un seul point la lumière ne rejaillissait pas de toutes parts, soit au sein des diverses nationalités, soit au sein des diverses classes sociales. La mission des chemins de fer consiste précisément à permettre cette généralité d'application. Ainsi système et procédés de la civilisation deviennent plus larges en même temps qu'ils deviennent plus sûrs ou plus expéditifs. Voilà comment en définitive la victoire que le génie de l'homme a remportée sur le monde matériel, en triomphant du temps et de l'espace, aura pour conséquence d'élever la plus noble partie de son être, de rendre de plus en plus indépendant de telle ou telle nationalité le domaine de la morale sociale.

Nous voici à la fin de notre long travail. On peut le voir maintenant : dans les évolutions du passé, dans les œuvres du temps actuel, dans les probabilités de l'avenir, c'est bien le côté économique, le côté qui touche aux études de toute notre vie, que nous avons exclusivement envisagé. Le côté technique, avec ses nombreuses dépendances, a été déjà maintes fois traité, et il l'est encore chaque jour, par tant d'hommes possédant toutes

les ressources d'un savoir spécial et d'une expérience éclairée. Sur le terrain où nous sommes placés, nous n'avons pas, d'ailleurs, l'idée d'avoir épuisé la matière. Bien des feuillets restent en blanc dans le livre de la science économique des chemins de fer. Ici, des traits anciens peuvent demander d'être accusés davantage; là, des traits nouveaux seront dès demain à inscrire. Peut-être nous-même poursuivrons-nous ces investigations. En tous cas, l'arène est immense; les graves intérêts qui s'y pressent ne peuvent que gagner par le concours d'efforts multiples et de persévérantes recherches.

# CHEMINS DE FER FRANÇAIS

## STATISTIQUE DE QUARANTE ANNÉES

### 1823 — 1862

I

## ACTES LÉGISLATIFS

CONCERNANT LES CONCESSIONS ET LES FUSIONS DE CHEMINS DE FER RANGÉS PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE [1]

| | | |
|---|---|---|
| 1823. | Ord. du 26 février... | Saint-Étienne à Andrezieux. |
| 1826. | Ord. du 7 juin...... | Saint-Étienne à Lyon. |
| 1828. | Ord. du 27 août..... | Andrezieux à Roanne. |
| 1830. | Ord. du 7 avril..... | Épinac au canal de Bourgogne. |
| — | Ord. du 5 décembre.. | Embr. de la gare de bateaux à Perrache, au chemin de Saint-Étienne à Lyon. |
| 1831. | Ord. du 21 août..... | Toulouse à Montauban. |
| 1833. | Loi du 29 juin...... | Alais à Beaucaire. |
| 1834. | Ord. du 16 octobre.. | Long-Rocher au canal du Loing. |
| 1835. | Loi du 9 juillet...... | Paris à Saint-Germain. |
| — | Ord. du 14 septembre. | Montbrison à Montrondl. (Abandonné en 1848.) |
| — | Ord. du 24 octobre. | Abscon à Denain. |
| — | Id. | Saint-Waast à Denain. |
| 1836. | Ord. du 12 mai..... | Alais à la Grand'Combe. |
| — | Ord. du 6 juin...... | Villers-Cotterets au Port-aux-Perches. (Cédé à la compagnie du chemin de fer du Nord en 1857.) |
| — | Loi du 9 juillet...... | Montpellier à Cette. |

1. *Bulletin des Lois; Documents statistiques*, publiés par l'administration des travaux publics; *Répertoire de la législation des chemins de fer*, rédigé sur les documents fournis par la direction générale des chemins de fer, et *Annuaire officiel des chemins de fer*.

| | | |
|---|---|---|
| 1837. | Ord. du 24 mai..... | Asnières à Versailles (rive droite). |
| — | Id. | Paris à Versailles (rive gauche). |
| — | Loi du 17 juillet..... | Mulhouse à Thann. |
| — | Id. | Épinac au canal de Bourgogne. |
| — | Ord. du 15 décembre. | Bordeaux à La Teste. |
| — | Ord. du 26 décembre. | Le Creuzot au canal du Centre. |
| 1838. | Loi du 6 mars...... | Strasbourg à Bâle. |
| — | Loi du 6 juillet...... | Paris au Havre avec embr. sur Elbeuf et Louviers. (Résilié en 1839, loi du 1er août.) |
| — | Loi du 7 juillet...... | Paris à Orléans et embr. sur Corbeil, Pithiviers et Arpajon. (Modifié par la loi du 1er août 1839.) |
| — | Loi du 9 juillet...... | Lille à Dunkerque. (Résilié en 1839, loi du 26 juillet.) |
| — | Loi du 25 juillet..... | Mines de Fins et mines de Montet-aux-Moines à l'Allier. (Concession abandonnée.) |
| 1839. | Loi du 1er août...... | Résiliation de la concession du chemin de Paris à la mer. |
| — | Id. | Réduction de la concession du chemin de Paris à Orléans et embr. à la ligne de Paris à Corbeil. |
| 1840. | Loi du 15 juillet. ... | Juvisy à Orléans. |
| — | Id. | Colombes à Rouen. |
| — | Id. | Montpellier à Nîmes. |
| — | Id. | Lille et Valenciennes à la frontière belge. |
| 1841. | Ord. du 31 janvier. . | Saint-Waast à Anzin. |
| — | Ord. du 12 septembre. | Decize au canal de Nivernais. |
| 1842. | Loi du 11 juin..... | Paris à Lille et Valenciennes. |
| | Id. | Rouen au Havre. |
| | Id. | Paris à Strasboug. |
| | Id. | Paris à Lyon. |
| | Id. | Avignon à Marseille. |
| | Id. | Orléans à Bordeaux. |
| | Id. | Orléans à Vierzon et Bourges. |
| — | Ord. du 15 septembre. | Exploitation par l'État des chemins de Lille et de Valenciennes à la frontière belge. |
| 1843. | Ord. du 2 avril..... | Montrambert à Saint-Étienne. |
| — | Loi du 24 juillet..... | Embr. de Beaucaire à la Joliette. |
| 1844. | Ord. du 16 février... | Commentry au canal du Berry. |
| — | Loi du 26 juillet.... | Tours à Nantes. |
| — | Id. | Versailles à Rennes. |

| | | |
|---|---|---|
| 1844. | Loi du 26 juillet..... | Lille à Calais et Dunkerque. |
| — | Ord. du 6 septembre. | Paris à Sceaux. |
| — | Ord. du 24 octobre.. | Amiens à Boulogne. |
| — | Id. | Orléans à Châteauroux et au Bec-d'Allier. |
| — | Id. | Orléans à Bordeaux. (Adjudicat.) |
| — | Ord. du 1er novembre. | Montpellier à Nîmes. |
| — | Ord. du 2 novembre. | Ligne atmosph. Paris à Saint-Germain. |
| 1845. | Ord. du 25 janvier.. | Montereau à Troyes. |
| — | Ord. du 8 mars..... | Vireux à la frontière belge. |
| — | Ord. du 10 septembre. | Paris à la frontière belge et embr. (Adjudicat.) |
| — | Id. | Fampoux à Hazebrouck. (Abandonné en 1847.) |
| — | Ord. du 18 septembre. | Malaunay à Dieppe et Fécamp. |
| — | Ord. du 27 novembre. | Paris à Strasbourg. (Adjudicat.) |
| — | Id. | Tours à Nantes. (Adjudicat.) |
| — | Ord. du 21 décembre. | Paris à Lyon. (Concession.) |
| — | Ord. du 29 décembre. | Creil à Saint-Quentin. |
| 1846. | Ord. du 10 janvier... | Asnières à Argenteuil. |
| — | Ord. du 11 juin..... | Lyon à Avignon et Grenoble. (Abandonné en 1847.) |
| — | Loi du 21 juin...... | Châteauroux à Limoges; du Bec-d'Allier à Clermont et embr. de Nevers. |
| — | Id. | Bordeaux à Cette, 470 kil. (Abandonné en 1847.) |
| — | Ord. du 1er juillet.... | Embr. de Castres sur le chemin de Bordeaux à Cette, 50 kil. (Abandonné en 1847.) |
| — | Ord. du 8 octobre... | Abscon à Somain. |
| 1847. | Ord. du 1er avril.... | Fusion de la compagnie de Creil à Saint-Quentin dans celle du Nord. |
| 1848. | Arr. du 27 février... | Bourg-la-Reine à Orsay. |
| — | Déc. du 17 août.... | Rachat par l'État du chemin de fer de Paris à Lyon. |
| — | Ord. du 11 septembre. | Approb. de la convention : Paris à Lyon. Montereau à Troyes. |
| — | Conv. du 9 décembre. | Le Guétin à Nevers. (11 kil. cédés par l'État à la compagnie du Centre.) |
| 1849. | Loi du 21 avril..... | Exploitation par l'État, Versailles à Chartres et à la Loupe. |
| — | Loi du 10 mai...... | Exploitation par l'État, Paris à Lyon. |
| — | Déc. du 17 août..... | Rachat par l'État du chemin de fer de Paris à Lyon. |

| | | |
|---|---|---|
| 1850. | Déc. du 8 octobre.... | Mines d'Aniche à Somain. |
| 1851. | Déc. du 10 juillet... | Raccord. à Viroflay de Versailles (rive droite et rive gauche.) |
| — | Déc. du 16 juillet.... | Fusion de Versailles rive droite et rive gauche avec le chemin de fer de l'Ouest. |
| — | Loi du 6 août....... | Lyon à Avignon. |
| — | Déc. du 11 décembre. | Ceinture. |
| 1852. | Déc. du 3 janvier.... | Lyon à Avignon (Adjudicat.) |
| — | Déc. du 5 janvier.... | Paris à Lyon. (Concession directe.) |
| — | Déc. du 12 février... | Dijon à Besançon et embr. |
| — | Id. | Dôle à Salins. |
| — | Déc. du 19 février... | Saint-Quentin à Erquelines, La Fère à Reims, etc. (Fusion.) |
| — | Déc. du 25 février... | Strasbourg à Wissembourg. |
| — | Déc. du 25 mars.... | Metz à Thionville. |
| — | Déc. du 26 mars.... | Blesme à Gray. |
| — | Déc. du 27 mars.... | Graissessac à Béziers. |
| — | Id. | Cession à la Compagnie d'Orléans des chemins de fer du Centre, d'Orléans à Bordeaux et de Tours à Nantes. Concession de Châteauroux à Limoges; Guétin à Clermont avec embr. de St-Germ.-des-Fossés sur Roanne; Poitiers sur La Rochelle et Rochefort. Le Guétin à Clermont, Roanne, etc. (Fusion avec la compagnie d'Orléans.) |
| — | Déc. du 25 mai..... | Strasbourg à Spire. |
| — | Loi du 8 juillet..... | Lyon à la Méditerranée. |
| — | Id. | Marseille à Toulon, Rognac à Aix. |
| — | Id. | Mézidon au Mans. |
| — | Id. | Mantes à Caen et Cherbourg. |
| — | Déc. du 28 juillet... | Provins aux Ormes. |
| — | Déc. du 18 août..... | Les Batignolles à Auteuil. |
| — | Déc. du 24 août..... | Bordeaux à Cette. |
| 1853. | Déc. du 24 mars.... | Embr. de Bayonne et de Perpignan. |
| — | Déc. du 21 avril.... | Clermont à Lempdes, etc. |
| — | Id. | Coutras à Périgueux. |
| — | Id. | Montauban au Lot et embr. |
| — | Déc. du 30 avril..... | Lyon à Genève et embr. |
| — | Id. | Bourg-la-Reine à Orsay. |
| — | Déc. du 7 mai...... | Saint-Rambert à Grenoble. |
| — | Dec. du 17 mai..... | Rhône et Loire. (Fusion.) |

| | | |
|---|---|---|
| 1853. | Déc. du 20 juillet.... | Reims à Mézières et Sedan, Creil à Beauvais. |
| — | Déc. du 27 juillet... | Mines du Sorbier aux lignes de Rhône et Loire. |
| — | Déc. du 13 août.... | Paris à Creil et déviat. de Cambray. |
| — | Déc. du 17 août.... | Tours au Mans, Nantes à St-Nazaire. |
| — | Id. | Besançon à Belfort. |
| — | Id. | Embr. d'Auxerre. |
| — | Id. | Paris à Mulhouse, etc. |
| — | Déc. du 1er septembre. | Fusion dans la compagnie du Midi de la compagnie de La Teste. |
| — | Déc. du 26 décembre. | Fusion dans le Grand-Central de la compagnie de Rhône-et-Loire. |
| 1854. | Déc. du 4 mars..... | Carmaux à Alby. |
| — | Déc. du 20 avril.... | Strasbourg à Kehl. |
| — | Id. | Châlon et Bourg à Dôle. |
| — | Déc. du 7 juin...... | Bessèges à Alais. |
| — | Déc. du 19 août..... | Hautmont à la frontière Belge. |
| — | Id. | Agde à Pézénas et prolongement. |
| — | Déc. du 17 octobre.. | Noyelles à Saint-Valery. |
| — | Id. | Montluçon à Moulins et embr. sur Bezenet. |
| — | Déc. du 28 octobre.. | Usine de Bourdon au chemin du Bourbonnais. |
| — | Déc. du 24 novembre. | Mines de Montieux à la Loire. |
| 1855. | Déc. du 14 mars.... | Prolong. du chemin de fer de Commentry. |
| — | Déc. du 24 mars.... | Gare de Saint-Ouen au chemin de ceinture. |
| — | Déc. du 7 avril..... | Lisieux à Honfleur. |
| — | Id. | Serquigny à Rouen. |
| — | Id. | Argentan à Grandville. |
| — | Id. | Argentan à la ligne de Chartres. |
| — | Id. | Le Mans à Angers. |
| — | Id. | Rennes à Brest. |
| — | Id. | Rennes à Saint-Malo. |
| — | Id. | Rennes à Redon. |
| — | Id. | Saint-Étienne à Lempdes. |
| — | Id. | Lempdes au Lot et à Périgueux. |
| — | Id. | Limoges à Périgueux. |
| — | Id. | Périgueux à Agen. |
| — | Id. | Marcillac à Rodez. |
| — | Id. | Brives à Tulle. |

| | | |
|---|---|---|
| 1855. | Déc. du 7 avril..... | Villeneuve-d'Agen à Cahors. |
| — | Id. | Mussidan à Cahors. |
| — | Id. | Paris à Lyon par le Bourbonnais, comprenant :<br>Corbeil à Nevers.<br>Moret à Montargis.<br>Roanne à Lyon.<br>Embranchement de Vichy. |
| — | Déc. du 14 mai..... | Rennes à Moidrey. (Rapporté par décret du 14 mars 1858.) |
| — | Déc. du 20 juin..... | Savenay à Redon. |
| — | Id. | Redon à Quimper et Châteaulin. |
| — | Id. | Embranchement sur Napoléonville. |
| — | Déc. du 14 juillet... | Mines d'Ougney au chemin de Besançon. |
| — | Déc. du 15 décembre. | Mines de la Roche-la-Molière et de Firminy aux lignes de Rhône-et-Loire. |
| — | Déc. du 19 décembre. | Cession au Grand-Central du chemin de fer de Montluçon à Moulins. |
| 1856. | Déc. du 5 avril..... | Cession au chemin de fer de Paris à Lyon du chemin de fer de Dôle à Salins. |
| — | Déc. du 23 avril..... | Chauny à Saint-Gobain. |
| 1857. | Déc. du 21 janvier... | Embr. de Bar-sur-Seine sur la ligne de Paris à Mulhouse et raccord. de cette ligne avec celle de Paris à Vincennes et Saint-Maur. |
| — | Déc. du 16 mars.... | Lyon à Grenoble, Beaucroissant à Lyon. |
| — | Id. | Valence à Grenoble, Moirans à Valence. |
| — | Déc. du 14 avril.... | Prolong. jusqu'à Arcachon du chemin de fer de Bordeaux à La Teste. |
| — | Déc. du 10 juin..... | Charleville à la frontière belge par Givet ; Sedan à un point de la ligne de Metz à Thionville, avec embr. par Longwy sur le frontière belge, vers Arlon ; Reims à un point de la ligne de Paris à Soissons. |
| — | Déc. du 19 juin..... | Partage du Grand-Central. |
| — | Id. | Fusion des compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée. |
| — | Id. | Fusion des compagnies d'Orléans et de Paris à Orsay. |
| — | Id. | Nevers et Moulins à la ligne de Dijon à Châlon. |
| — | Id. | Chatillon à la ligne de Paris à Lyon. |

| | |
|---|---|
| 1857. Déc. du 19 juin..... | De la ligne de Dôle à Salins, à ou près Verrières. |
| — Id. | Montbéliard à Delle et à Audincourt. |
| — Id. | Brioude vers Alais. |
| — Id. | Montbrison à Andrézieux en remplac. de Montbrison à Montrond, dont la concession du 26 décembre 1855 est annulée. |
| — Id. | Toulon à Nice. |
| — Id. | Avignon à Gap avec embr. d'une part, sur Aix, d'autre part, sur Miramas, par Salon-Gap vers la frontière sarde. |
| — Id. | Embr. de Privas, de Crest et de Carpentras sur la ligne de Lyon à Avignon. |
| — Id. | Paris à Tours par ou près Châteaudun et Vendôme; Nantes à Nopoléon-Vendée; Bourges à Montluçon; Toulouse au chemin de fer de Montauban à la rivière du Lot. |
| — Id. | Tours à Vierzon; Orléans vers un point du chemin de fer du Bourbonnais, entre Montargis et Briare; Montluçon à Limoges par ou près Guéret; Poitiers à Limoges; Angers à Niort; Limoges à Brives. |
| — Déc. du 24 juin..... | Embr. du chemin de fer de Bessèges à Alais, sur les houillères de Trélys. |
| — Déc. du 26 juin..... | Paris à Soissons. |
| — Id. | Boulogne à Calais avec embr. sur Marquise. |
| — Id. | Amiens vers un point de la ligne de Creil à Saint-Quentin, entre Tergnier et Saint-Quentin. |
| — Id. | Chemin de fer d'un point de la ligne de Lille à Calais et à Dunkerque vers la ligne de Paris à Lille. |
| — Id. | Chantilly à Senlis. |
| — Id. | Pontoise au chemin de fer du Nord par Saint-Ouen-l'Aumôme. |
| — Id. | Amiens à Rouen. |
| — Id. | Chantilly à Senlis. |
| — Id. | Ermont à Argenteuil. |
| — Déc. du 3 juillet.... | Chemin de fer du Camp de Châlons. |

| | | |
|---|---|---|
| 1857. | Déc. du 24 juillet... | Embr. de Culoz à la frontière sarde. |
| — | Déc. du 1er août.... | Toulouse à Bayonne avec embr. sur Foix et sur Dax, Agen à Tarbes, Mont-de-Marsan à ou près Rabastens. |
| — | Id. | Raccord. à Bordeaux des chemins de fer du Midi et de Paris à Bordeaux. |
| — | Id. | Routes agricoles dans les départements de la Gironde et des Landes. |
| — | Déc. du 17 octobre.. | Bordeaux au Verdon. |
| 1859. | Déc. du 26 mars.... | Lyon à la Croix-Rousse. |
| — | Déc. du 11 juin..... | Thann à Wesserling. |
| — | Id. | L'Aigle à Conches. |
| — | Id. | Pont-l'Évêque à Trouville. |
| — | Id. | Bayonne à la frontière d'Espagne, près Irun. |
| — | Id. | Prolong. jusqu'à Lodève du chemin d'Agde à Clermont. |
| — | Id. | Mézières à la ligne de Soissons à la frontière belge. (*Éventuellement.*) |
| — | Id. | Perpignan à Port-Vendres. (*Éventuellement.*) |
| — | Déc. du 3 août...... | Conces. *à titre définitif* des chemins de fer concédés *à titre éventuel* à la comp. de Paris à Lyon et à la Méditerranée, le 19 juin 1857. |
| 1860. | Déc. du 28 avril..... | Les mines de Vendin-lès-Béthune à la ligne des houillères du Pas-de-Calais. |
| — | Id. | Les mines de Marles à la ligne des houilleres du Pas-de-Calais. |
| — | Déc. du 8 mai...... | Mines de Ferfay à la ligne des houillères du Pas-de-Calais. |
| — | Id. | Mines de Dourges à la ligne des houillères du Pas-de-Calais. |
| — | Id. | Mines de Lens à la ligne des houillères du Pas-de-Calais et au canal de la Haute-Dombe. |
| — | Déc. du 26 mai..... | Mines de Nœux à la ligne des houillères du Pas-de-Calais. |
| — | Loi du 20 juin...... | Établissement des chemins de fer en Algérie. |
| — | Déc. du 6 juillet.... | Mines de Bruay à la ligne des houillères du Pas-de-Calais. |

| | | |
|---|---|---|
| 1860. | Déc. du 11 juillet... | Mines de Chambles à la ligne de Montluçon à Moulins. |
| — | Id. | Concession des chemins de fer en Algérie. |
| — | Déc. du 28 juillet... | Mines de Cromey, Mazenay et Change (Creuzot), d'une part, à la ligne de Moulins à Chauny ; d'autre part au canal du Centre. |
| — | Loi du 1er août..... | Caen à Flers ; Mayenne à Laval : Épinal à Remiremont ; Lunéville à Saint-Dié. |
| — | Id. | Strasbourg à Barr, à Mutzig et à Wasselonne ; Haguenau à Niederbronn. |
| — | Déc. du 24 novembre. | Convention entre la France et la Belgique pour le raccord. du réseau des Ardennes avec le chemin de Namur, et pour le raccord. du réseau des Ardennes avec le chemin du Luxembourg. |
| 1861. | Déc. du 5 juin...... | Prolong. de Creil à Beauvais à la ligne de Paris à Dieppe par Pontoise. |
| — | Id. | Tours à Vierzon. |
| — | Id. | Angers à Niort. |
| — | Id. | Poitiers à Limoges. |
| — | Loi du 5 juin....... | Aigues-Mortes à la ligne de Nîmes à Montpellier. |
| — | Déc du 14 juin..... | Angoulême à Saintes. |
| — | Id. | Châtillon-sur-Seine à Chaumont. |
| — | Id. | Libourne à Bergerac, par la vallée de la Dordogne. |
| — | Id. | Embr. d'Annonay à la ligne de Lyon à Marseille. |
| — | Id. | Embr. de Louviers sur la ligne de Paris à Rouen. |
| — | Id. | Dieuze à la ligne de Paris à Strasbourg, entre Avricourt et Réchicourt. |
| — | Id. | Napoléon-Vendée à la ligne d'Angers a Niort. |
| — | Id. | Embr. à ou près Commentry sur le chemin de Montluçon et aboutissant au chemin de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont. |
| — | Id. | Embr. de Sainte-Marie-aux-Mines à la gare de Schelestadt. |

| | | |
|---|---|---|
| 1860. | Déc. du 14 juin..... | Auxerre par ou pres Clamecy à la ligne de Nevers à Chagny. |
| — | Id. | Embr. entre la ligne de Nantes à Châteaulin et celle de Rennes à Brest. |
| — | Id. | Embr. de Grasse à la ligne de Toulon à Nice. |
| — | Id. | Embr. de Saint-Girons sur la ligne de Toulouse à Bayonne. |
| — | Id. | Prolong. du chemin de fer de Nantes à Napoléon-Vendée sur La Rochelle. |
| | | Chemin de fer de Rochefort à Saintes. |
| | | Id. de Saintes à Coutras par Jonzac. |
| — | Id. | Prolong. du chemin de fer de Ceinture d'Auteuil à la gare d'Orléans. |
| — | Id. | Chaumont à la ligne de Paris à Strasbourg. |
| — | Id. | Senlis à la ligne de Paris à Soissons. |
| — | Id. | Niederbronn à la ligne de Metz à Thionville. |
| — | Id. | Port-Vendres à la frontière d'Espagne. |
| — | Id. | Clermont à Montbrison, passant par ou près Thiers. |
| — | Id. | Dijon à la ligne de Gray à Langres, près Chalindrey. |
| — | Id. | Napoléonville à Saint-Brieuc. |
| — | Id. | Napoléon-Vendée aux Sables-d'Olonne. |
| — | Déc. du 20 juin..... | Andrezieux à Montbrison. |
| — | Id. | Embr. de Castres à la ligne de Bordeaux à Cette. |
| — | Loi du 29 juin...... | Loi relative aux obligations trentenaires. |
| — | Loi du 2 juillet..... | Loi qui alloue des crédits pour l'exécution de divers chemins de fer. |
| — | Déc. du 25 août.... | Embr. du canal de Roanne à Digoin au chemin de fer du Bourbonnais. |
| — | Déc. du 22 septembre. | Soissons à la frontière de Belgique. |

## II

## DATES DE L'OUVERTURE DES LIGNES[1]

| | | kilomètres |
|---|---|---|
| 1828. 1er octobre..... | Saint-Étienne à Andrezieux.......... | 16 |
| 1830. Id. | Rive-de-Gier à Givors............... | 15 |
| 1832. avril........... | Givors à Lyon....................... | 21 |
| 1833. Id. | Rive-de-Gier à Saint-Étienne......... | 21 |
| 1834. février.......... | Andrezieux à Roanne................. | 64 |
| 1835................ | Épinac au canal de Bourgogne......... | 20 |
| 1837. 26 août........ | Paris au Pecq....................... | 18 |
| 1838. 21 octobre..... | Abscon à Saint-Waast................ | 15 |
| 1839. 8 mars........ | Montpellier à Cette.................. | 27 |
| 2 août........ | Asnières à Versailles................ | 18 |
| 21 septembre... | Mulhouse à Thann.................. | 20 |
| .................... | Villers-Cotterets au Port-aux-Perches.. | 9 |
| 1840. 10 août........ | Alais à Beaucaire.................... | 68 |
| 10 septembre... | Paris à Versailles (r. g.)............. | 16 |
| 20 Id. | Paris à Corbeil...................... | 31 |
| 18 octobre...... | Benfeld à Colmar..................... | 39 |
| 25 Id. | Mulhouse à Saint-Louis.............. | 28 |
| .................... | Le Creuzot au canal du Centre........ | 17 |
| 1841............... | Alais à la Grand'Combe............. | 10 |
| 1er mai......... | Kœnigshofen (Strasbourg) à Benfeld... | 27 |
| 7 juillet....... | Bordeaux à la Teste................. | 53 |
| 15 août........ | Colmar à Mulhouse.................. | 42 |
| .................... | Long-Rocher au canal du Loing....... | 3 |
| 1842............... | Saint-Waast à Anzin................. | 1 |
| novembre... | Lille à Mouscron exploitée par l'État jusqu'en 1845.................... | 14 |
| .................... | Valenciennes à Quiévrain exploitée par l'État jusqu'en 1845........... | 12 |

1. *Documents statistiques;* Tableaux trimestriels du *Moniteur; Annuaire officiel des chemins de fer;* Rapports des compagnies.

| | | |
|---|---|---|
| 1843. 5 mai......... | Juvisy à Orléans..................... | 102 |
| 9 mai......... | Colombes à Saint-Sever.............. | 128 |
| 1844. 26 mars....... | Kœnigshofen à Strasbourg (Extra mur.). | 1 |
| 13 juin......... | Saint-Louis à la frontière (Bâle)........ | 1 |
| ................. | Decize au canal du Nivernais......... | 7 |
| 1845. 9 janvier...... | Montpellier à Nîmes.................. | 52 |
| 1846. janvier...... | Montaud à Saint-Étienne............. | 3 |
| 1er avril........ | Arras à Douai et à Lille............... | 59 |
| Id. | Douai à Valenciennes................ | 36 |
| 2 avril........ | Orléans à Tours..................... | 115 |
| 20 juin......... | Paris à Arras......................... | 209 |
| 23 juin........ | Paris à Sceaux...................... | 11 |
| 1847............... | Entrée dans Strasbourg.............. | 1 |
| 15 mars........ | Amiens à Abbeville.................. | 44 |
| 22 mars........ | Rouen (r. d.) au Havre.............. | 89 |
| .................. | Traversée de Sotteville à la rive droite.. | 3 |
| 14 avril........ | Chemin atmosphérique (Vésinet à Saint-Germain.)...................... | 2 |
| 20 juillet....... | Orléans à Vierzon................... | 79 |
| 18 octobre...... | Saint-Chamans à Rognonas........... | 67 |
| 21 Id. | Creil à Compiègne.................. | 33 |
| 1er novembre... | Saint-Chamans au Pas-des-Lanciers.. | 30 |
| 5 Id. | Vierzon à Bourges.................. | 32 |
| 15 Id. | Vierzon à Châteauroux.............. | 63 |
| 21 Id. | Abbeville à Neuchâtel............... | 65 |
| 1848. 15 janvier...... | Le Pas-des-Lanciers à Marseillle...... | 18 |
| 10 avril........ | Montereau à Troyes................. | 100 |
| 17 Id. | Neufchâtel à Boulogne (sur mer)...... | 14 |
| 20 juin........ | Abscon à Somain.................... | 3 |
| 1er août........ | Malaunay à Dieppe.................. | 51 |
| 1er septembre... | Lille à Hazebrouck et Saint-Pierre..... | 103 |
| .................. | Hazebrouck à Dunkerque............ | 41 |
| 20 décembre.... | Tours à Saumur..................... | 64 |
| 1849. 3 janvier...... | Melun à Montereau.................. | 35 |
| 26 février...... | Compiègne à Noyon................. | 23 |
| 5 mars........ | Rognonas à Avignon................ | 5 |
| 20 mai......... | Bourges à Nérondes................. | 36 |
| 5 juillet....... | Paris à Meaux....................... | 43 |
| 1849. 12 juillet....... | Versailles à Chartres (Exploitée par l'État jusqu'en 1851).............. | 70 |
| 1er août....... | Saumur à Angers.................... | 44 |
| 12 Id. | Montereau à Tonnerre (Exploitée par l'État jusqu'en 1852)............... | 118 |

| | | |
|---|---|---|
| 1849. 20 août........ | Saint-Pierre-lès-Calais à Calais........ | 3 |
| 26 Id. | Meaux à Épernay.................... | 97 |
| 2 septembre... | Dijon à Châlons. (Exploitée par l'État jusqu'en 1852)................... | 68 |
| 21 octobre...... | Noyon à Chauny.................... | 17 |
| 10 novembre... | Épernay à Châlons-sur-Marne......... | 31 |
| 1850. 1er janvier..... | Chauny à Tergnier.................. | 7 |
| 23 mai......... | Tergnier à Saint-Quentin............ | 22 |
| 10 juillet....... | Frouard à Nancy................... | 9 |
| ................... | Frouard à Metz..................... | 48 |
| 5 septembre... | Châlons à Vitry..................... | 33 |
| 5 octobre...... | Nérondes à Nevers.................. | 35 |
| 1851. 1er janvier...... | Montaud à Montrambert............. | 5 |
| 28 avril........ | Asnières à Argenteuil............... | 4 |
| 27 mai......... | Vitry à Bar-le-Duc.................. | 49 |
| 29 mai......... | Sarrebourg à Strasbourg............ | 71 |
| 22 juin........ | Tonnerre à Dijon.................... | 118 |
| 15 juillet....... | Tours à Poitiers.................... | 101 |
| 24 Id. | Metz à Saint-Avold.... ............ | 47 |
| 21 août........ | Angers à Nantes.................... | 87 |
| 15 novembre.... | Bar-le-Duc à Commercy............. | 41 |
| 16 Id. | Saint-Avold à Forbach.............. | 19 |
| 1852. 19 juin........ | Commercy à Frouard................ | 50 |
| 17 juillet....... | Traversée du Rhône (Raccordement)... | 6 |
| 20 Id. | Raccordement à Viroflay............ | 2 |
| 12 août........ | Nancy à Sarrebourg................. | 77 |
| 7 septembre... | Chartres à La Loupe................ | 36 |
| 20 Id. | Bordeaux à Angoulême.............. | 132 |
| 16 novembre ... | Forbach à la frontière prussienne.... | 4 |
| 12 décembre.... | Chemin de ceinture (1re section)...... | 7 |
| 1853. 15 mai......... | Le Guétin à Moulins................ | 51 |
| 18 juillet....... | Poitiers à Angoulême............... | 113 |
| 22 août........ | Moulins à Varennes................. | 27 |
| 1854. 1er août........ | De la gare de Mauve à Nantes au port maritime........................ | 3 |
| 15 février...... | Blesmes à Saint-Dizier.............. | 17 |
| 16 février...... | La Loupe à Nogent-le-Rotrou......... | 24 |
| 25 mars........ | Chemin de ceinture (2e section)....... | 10 |
| 2 mai......... | Les Batignolles à Auteuil............ | 7 |
| Id. | Châteauroux à Argenton............. | 31 |
| 1er juin........ | Nogent-le-Rotrou au Mans........... | 63 |
| 5 Id. | Épernay à Reims.................... | 30 |
| 19 Id. | Varennes à Saint-Germain-des-Fossés.. | 13 |

| | | |
|---|---|---|
| 1854. 29 juin | Avignon à Valence | 124 |
| 10 juillet | Châlons à Vaise | 125 |
| 24 Id. | Vireux à la frontière belge | 2 |
| 29 Id. | Bourg-la-Reine à Orsay | 14 |
| 16 septembre | Metz à Thionville | 30 |
| 12 novembre | Lamothe à Dax | 108 |
| 1855. 16 mars | Dax à Bayonne | 50 |
| 24 Id. | Gare de St-Ouen au chemin de ceinture | 3 |
| 16 avril | Lyon à Valence | 105 |
| 7 mai | Saint-Germain-des-Fossés à Clermont | 65 |
| 31 Id. | Bordeaux à Langon | 42 |
| 25 juin | Dijon à Dôle | 44 |
| 1er juillet | Mantes à Lisieux | 135 |
| 2 Id. | Clermont à Issoire | 35 |
| 17 Id. | Saint-Dizier à Donjeux | 38 |
| 18 Id. | Vandenheim à Haguenau | 23 |
| 11 août | Hautmont à Erquelines | 16 |
| Id. | La Roche à Auxerre | 20 |
| 14 août | Le Mans à Laval | 89 |
| 3 septembre | Issoire à Brassac | 19 |
| 21 octobre | Saint-Quentin à Hautmont | 70 |
| 23 Id. | Haguenau à Wissembourg (frontière) | 35 |
| 4 décembre | Langon à Tonneins | 54 |
| 29 Id. | Lisieux à Caen | 49 |
| 1856. 25 février | Beuzeville à Fécamp | 20 |
| 15 mars | Le Mans à Alençon | 52 |
| 7 avril | Dôle à Besançon | 45 |
| 8 mai | Brassac à Lempdes | 6 |
| 29 Id. | Tonneins à Valence-d'Agen | 65 |
| 2 juin | Argenton à Limoges | 106 |
| 23 Id. | Lyon à Bourg | 74 |
| 7 juillet | Poitiers à Niort | 78 |
| Id. | Noisy à Nogent | 7 |
| 30 août | Valence-d'Agen à Toulouse | 96 |
| 10 octobre | Vaise à Perrache | 5 |
| Id. | Perrache à la Guillotière | 1 |
| Id. | Rognac à Aix | 25 |
| 5 novembre | Saint-Rambert à Rives | 56 |
| 10 Id. | Auxonne à Gray | 34 |
| 20 décembre | Lilot à Cransac | 11 |
| 1857. 25 janvier | Morceux à Saint-Martin-d'Oney | 26 |
| 9 février | Nogent-sur-Marne à Nangis | 53 |
| 22 avril | Toulouse à Cette | 219 |

| | | |
|---|---|---|
| 1857. 25 avril........ | Nangis à Flamboin (Montereau)....... | 25 |
| Id. | Troyes à Chaumont................. | 96 |
| Id. | Donjeux à Chaumont................ | 31 |
| 1er mai....... | Laval à Rennes..................... | 73 |
| Id. | Arvant à Brioude................... | 10 |
| 5 Id. | Ambérieux à Seyssel................ | 65 |
| 16 mai......... | Dôle à Salins....................... | 38 |
| 6 juin........ | Raccordement de Givors............. | 3 |
| 13 Id. | Saint-Germain-des-Fossés à la Palisse.. | 17 |
| 16 Id. | Bourg à la Saône................... | 34 |
| 24 Id. | Blainville à Épinal................. | 51 |
| 1er juillet....... | Raccordement à Tours............... | 3 |
| 10 Id. | Rives à Piquepierre (Dauphiné)....... | 33 |
| 20 Id. | La Saône à Mâcon................... | 2 |
| Id. | Coutras à Périgueux................ | 75 |
| 26 Id. | La Teste à Arcachon................ | 4 |
| 10 août........ | Nantes à Saint-Nazaire.............. | 64 |
| 1er septembre... | Tergnier à Laon.................... | 29 |
| Id. | Creil à Beauvais.................... | 37 |
| Id. | Laon à Reims....................... | 52 |
| 6 septembre... | Saint-Martin-d'Oney à Mont-de-Marsan. | 13 |
| 7 septembre... | Niort à La Rochelle et à Rochefort..... | 83 |
| 16 Id. | Châlons à Mourmelon (chem. de fer du camp)........................... | 25 |
| 11 octobre...... | Dannemarie à Mulhouse............. | 25 |
| 15 Id. | Chaumont à Langres................ | 35 |
| 1er décembre... | Bessèges à Alais.................... | 30 |
| 5 Id. | Carmaux à Alby (ouvert pour la comp.). | 15 |
| 1858. 1er février...... | Alençon à Argentan................. | 43 |
| 15 Id. | Belfort à Dannemarie............... | 22 |
| 20 Id. | Narbonne au Vernet................ | 59 |
| 22 Id. | Langres à Vesoul................... | 84 |
| 8 mars......... | Robiac à Trélys..................... | 2 |
| 20 mars........ | Seyssel à Genève................... | 52 |
| 26 avril........ | Vesoul à Belfort.................... | 62 |
| 1er mai ........ | Carmaux à Alby (ouvert pour le public). | |
| 1er juin........ | Besançon à Belfort.................. | 96 |
| 5 juin........ | Noyelles à Saint-Valery............. | 6 |
| 7 Id. | La Palisse à Roanne................ | 49 |
| 10 Id. | Reims à Rethel..................... | 38 |
| 1er juillet....... | Lisieux à Pont-l'Évêque............. | 18 |
| Id. | Lyon à Bourgoin.................... | 38 |
| Id. | Piquepierre à Grenoble.............. | 3 |

| | | |
|---|---|---|
| 1858. 1er juillet...... | Raccordement à Cette................ | 1 |
| Id. | Hautmont à la frontière............... | 9 |
| 12 juillet....... | Le Vernet à Perpignan.............. | 4 |
| 15 juillet....... | Busigny à Somain.................. | 49 |
| 17 Id. | Caen à Cherbourg.................... | 131 |
| 19 Id. | Tours au Mans...................... | 94 |
| 22 Id. | Chalindray à Gray.................. | 45 |
| 30 Id. | Montauban au Lot et prolongement.... | 171 |
| 14 août......... | Traversée de Fécamp.... .......... | 2 |
| 2 septembre... | Culoz à la frontière................. | 2 |
| 15 Id. | Réthel à Charleville................. | 48 |
| 20 Id. | Béziers à Bédarieux................ | 42 |
| 28 octobre...... | Marseille à Aubagne ................ | 16 |
| 3 novembre.... | Traversée de Roanne............... | 3 |
| 20 Id. | Traversée de Fécamp................ | 2 |
| 11 décembre.... | Longueville à Provins............... | 7 |
| 14 Id. | Charleville à Donchéry.............. | 15 |
| 28 Id. | Bédarieux à Graissessac............. | 9 |
| 1859. 1er février...... | Argentan à Mézidon.............. | 43 |
| 3 mai......... | Aubagne à Toulon.................. | 50 |
| 7 Id. | Embranchement de la Joliette........ | 3 |
| 10 Id. | Saint-Denis à Creil................. | 43 |
| 17 Id. | Donchéry à Sedan.................. | 4 |
| 24 Id. | Saint-Étienne (le Clapier) à Firminy... | 12 |
| 1er juin......... | Saint-Clair aux Brotteaux............ | 3 |
| 12 août........ | Thionville à la frontière............. | 16 |
| 25 Id. | Mont-de-Marsan à Riscle............ | 48 |
| 14 septembre... | Charleville à Nouzon.............. | 7 |
| 22 Id. | Paris à Vincennes................... | 17 |
| 24 Id. | Riscle à Tarbes..................... | 51 |
| 1er novembre... | Coulibœuf à Falaise................. | 7 |
| 7 Id. | Montluçon à Moulins et embranchement sur Bézenet...................... | 80 |
| 24 Id. | La Guillotière aux Brotteaux......... | 5 |
| | Raccordement de Maubeuge.......... | 1 |
| 1860. 1er janvier..... 4 février...... | Port d'Antibes à Aillevilliers-Plombières............................ | 29 |
| 1er mai........ | Lison à Saint-Lô.................... | 18 |
| 3 juin........ | Paris à Sevran...................... | 14 |
| 24 juillet....... | Pontarlier à la frontière suisse........ | 11 |
| 14 août........ | Moret à Montargis.................. | 51 |
| 1er septembre... | Raccordement des gares à Bordeaux... | 4 |
| 17 Id. | Périgueux à Brives.................. | 72 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1860. | 6 octobre..... | Lens à Ostricourt.................... | 16 |
| | 5 novembre... | Saint-Christophe à Rodez............ | 29 |
| 1861. | 2 janvier...... | Izeaux au Grand-Lemps............. | 7 |
| | 2 février...... | Gretz à Mortcerf..................... | 16 |
| | 11 mai......... | Strasbourg à Kehl.................. | 8 |
| | 22 août........ | Bourgoin à Saint-André............ | 22 |
| | 26 Id. | Limoges à Périgueux................ | 98 |
| | 31 Id. | Sevran à Villers-Cotterets........... | 60 |
| | 5 septembre... | Béthune à Hazebrouck............... | 33 |
| | 21 Id. | Chagny à Blanzy..................... | 45 |
| | 21 Id. | Montargis à Nevers.................. | 135 |
| | 23 Id. | Sedan à Carignan.................... | 23 |
| | 15 octobre...... | Lens à Béthune...................... | 19 |
| | 19 Id. | Toulouse à Pamiers.................. | 62 |
| | 25 Id. | Arvant à Massiac.................... | 24 |
| | 9 décembre.... | Bourges à Montluçon[1]............... | 100 |

1. Il faut ajouter aux sections ouvertes en 1861 sept ou huit kilomètres de raccordement. Au 1er janvier 1862, le total des kilomètres exploités montait à 10,081. — Sections à ouvrir en 1862 : Embranchement de Pontoise, 3; Chantilly à Senlis, 11 Villers-Cotterets à Soissons, 28; Sannois à Ermont, 3; Troyes à Bar-sur-Seine, 29; Moncerf à Coulommiers, 17; Carignan à Montmédy, 27; Reims à Soissons, 55; Nouzon à Direux, 46; Direux à Givet, 15; Montmédy à Pierrepont, 30; Pont-l'Évêque à Honfleur, 26; Brives au Lot, 95; Savenay à Lorient, 150; Embranchement de Privas, 31; Embranchement de Vichy, 10; Prolongement jusqu'à Rans de la ligne d'Ongney, 6; Embranchement de Carpentras, 17; Mouchard à Lons-le-Saunier, 51; Mouchard à Pontarlier, 60; Toulon aux Arcs, 70; Des Arcs à Cannes, 50; Du Grand-Lemps à Châlons, et Saint-André-du-Gaz à Châlons, 21; Saint-Simons à Saint-Gaudens, 88; Saint-Gaudens à Montrejean, 13; Agde à Clermont, 38; Pau à Bayonne, 90; Dax à Ramons, 29; Tarbes à Bagnères, 20. — Total. 1,129.

---

## III

## NOTE RÉCAPITULATIVE

### PRÉSENTANT LE NOMBRE DE KILOMÈTRES DONT L'EXÉCUTION ÉTAIT DÉCIDÉE A LA FIN DE CHAQUE ANNÉE.

| | kilomètres. | | kilomètres. |
|---|---|---|---|
| 1823 | 18 | 1846[1] | 5,608 |
| 1826 | 75 | 1847 | 4,702 |
| 1828 | 142 | 1848 | 4,716 |
| 1831 | 142 | 1849 | 4,716 |
| 1833 | 214 | 1850 | 4,716 |
| 1835 | 248 | 1851 | 4,969 |
| 1836 | 292 | 1852 | 6,914 |
| 1837 | 402 | 1853 | 8,860 |
| 1838 | 1,026 | 1854 | 9.213 |
| 1839 | 572 | 1855 | 11,496 |
| 1840 | 884 | 1856 | 11,496 |
| 1841 | 885 | 1857 | 16.352 |
| 1842 | 2,995 | 1858 | 16,352 |
| 1843 | 3,012 | 1859 | 16,427 |
| 1844 | 3,964 | 1860 | 16,940 |
| 1845 | 4,447 | 1861[2] | 18,265 |

1. Non compris 1,137 kilomètres pour diverses lignes dont la concession était autorisée, mais qui n'étaient pas encore réalisées au 31 décembre 1846. — Le chiffre de 1846 s'explique par ce fait qu'il embrasse des lignes abandonnées plus tard.

2. Les chiffres des dernières années comprennent les concessions dites concessions éventuelles, depuis lors du reste rendues définitives.

## IV

## LISTE DES COMPAGNIES FRANÇAISES

SUCCESSIVEMENT AUTORISÉES, AVEC INDICATION DE LA DATE ORIGINAIRE DE L'ENTREPRISE [1].

1. Cie de Saint-Étienne à la Loire. — Ord. 26 février 1823.
2. Cie de Saint-Étienne à Lyon. — O. 7 juin 1826.
3. Cie du chemin de la Loire (Andrezieux à Roanne). O. 27 août 1828.
4. Cie de Toulouse à Montauban. — O. 21 août 1831. Sans effet.
5. Cie d'Alais à Beaucaire. — L. 29 juin 1833.
6. Cie de Paris à Saint-Germain. L. 9 juillet 1835.
7. Cie des mines d'Anzin (St- Waast à Denain et Abscon). O. 24 octobre 1835.
8. Cie des mines de la Grand'Combe et du Gard (Alais à la Grand'-Combe). — O. 12 mai 1836.
9. Cie de Montpellier à Cette. — L. 9 juillet 1836.
10. Cie de Paris à Versailles (r. g.). — O. 24 mai 1837.
11. Cie de Paris à Versailles (r. d.). — O. 24 mai 1837.
12. Cie de Mulhouse à Thann. — L. 17 juillet 1837.
13. Cie de Bordeaux à la Teste. — O. 15 décembre 1837.
14. Cie de Strasbourg à Bâle. — L. 6 mars 1838.
15. Cie du chemin de Paris à la mer. — L. 6 juillet 1838. Abandonné.
16. Cie du chemin d'Orléans et embranchements. — L. 7 juillet 1838.
17. Cie de Lille à Dunkerque. — L. 9 juillet 1838. Abandonné.
18. Cie de Rouen à Paris. — L. 15 juillet 1840.
19. Cie du chemin de Rouen au Havre. — L. 11 juin 1842.
20. Cie d'Avignon à Marseille. — L. 24 juillet 1843.
21. Cie de Paris à Sceaux. — O. 6 septembre 1844.
22. Cie d'Amiens à Boulogne. O. 24 octobre 1844.
23. Cie du chemin du Centre. — O. 24 octobre 1844.
24. Cie d'Orléans à Bordeaux. — O. 24 octobre 1844.
25. Cie de Montpellier à Nîmes. — O. 1er novembre 1844.
26. Cie de Montereau à Troyes. — O. 25 janvier 1845.
27. Cie belge d'Entre-Sambre-et-Meuse (Vireux à la frontière). — O. 8 mars 1845.
28. Cie chemin du Nord. — O. 10 septembre 1845.

1. Le nombre des compagnies existant à la fois s'est élevé au plus à trente-trois (1846).

29. Cie de Fampoux à Hazebrouck. — O. 10 septembre 1845. Abandonné.
30. Cie de Dieppe à Fécamp. — O. 18 septembre 1845.
31. Cie de Paris à Strasbourg. — O. 27 novembre 1845.
32. Cie de Tours à Nantes. — O. 27 novembre 1845.
33. Cie de Paris à Lyon (1re comp.). — O. 21 décembre 1845.
34. Cie de Creil à St-Quentin. — O. 29 décembre 1845.
35. Cie d'Asnières à Argenteuil. — O. 10 janvier 1846.
36. Cie de Lyon à Avignon. — O. 11 juin 1846. Abandonné.
37. Cie de Bordeaux à Cette. — L. 21 juin 1846. Abandonné.
38. Cie du chemin de l'Ouest (ancien). — D. 16 juillet 1851.
39. Cie du chemin de ceinture. — D. 11 décembre 1851.
40. Cie de Lyon à la Méditerranée. (Lyon à Avignon). — D. 3 janvier 1852.
41. Cie du chemin de Paris à Lyon (seconde comp.). — D. 5 janvier 1852.
42. Cie de Dijon à Besançon. — D. 12 février 1852.
43. Cie des Salines de l'Est (Dôle à Salins). — D. 12 février 1852.
44. Cie de Blesme à Gray. — D. 6 mars 1852.
45. Cie de Graissessac à Béziers. — D. 29 mars 1852.
46. Cie de Paris à Caen et Cherbourg. — L. 8 juillet 1852.
47. Cie de Provins aux Ormes. — D. 28 juillet 1852.
48. Cie des chemins du Midi. — D. 24 août 1852.
49. Cie du Grand-Central. — D. 21 avril 1853.
50. Cie de Lyon à Genève. — D. 30 avril 1853.
51. Cie de Saint-Rambert à Grenoble. — D. 7 mai 1853.
52. Cie de jonction de Rhône-et-Loire. — D. 17 mai 1853.
53. Cie des Ardennes et de l'Oise. — D. 20 juillet 1853.
54. Cie des Carmaux à Alby. — D. 4 mars 1854.
55. Cie de Bességes à Alais. — D. 7 juin 1854.
56. Cie de Hautmont à la frontière belge. — D. 19 août 1854.
57. Cie de Montluçon à Moulins. — D. 17 octobre 1854.
58. Cie de l'Ouest (nouveau). — D. 7 avril 1855.
59. Cie de Paris à Lyon par le Bourbonnais. — D. 7 avril 1855.
60. Cie du chemin des Ardennes. — D. 20 juillet 1853.
— — — — D. 11 — 1857.
61. Cie de Paris à Lyon et Méditerranée. — D. 19 juin 1857.
62. Cie des chemins de fer du Dauphiné. — D. 5 décembre 1857.
63. Société des mines et chemin de fer de Carmaux. — D. de concession 4 mars 1854. — Société anonyme. — D. 21 avril 1860.
64. Société des chemins de fer de l'Algérie. — L. 20 juin 1860. — D. 11 juillet 1860.

# NOTES

Tome II, page 151. Les chiffres cités dans la note s'appliquent seulement aux concessions à titre définitif; voir pour le total général la note 2, page 381.

Page 152. Pour les explications relatives au capital du nouveau réseau, se reporter à la page 332. — Avec les chiffres bien connus du produit kilométrique actuel de nos lignes, il est inutile de dire qu'il s'agit, dans la première note au bas de cette page 152, du produit *net*, comme cela est exprimé d'ailleurs page 382, ligne 4, et non du produit *brut*. Voir à l'*errata*.

Page 259. *Chemins algériens :* dernier rapport de la compagnie, 9 janvier 1862.

Page 281. *Accidents :* de 1850 à 1860, les cinq grandes compagnies dont les lignes partent de Paris ont transporté 340 millions de voyageurs : 44 personnes tuées ; une sur 7 millions.

Page 331. *Capital en actions, capital en obligations.* On annonce que, pour l'achèvement de son ancien réseau, la compagnie d'Orléans se décide à émettre, cette année, de nouvelles actions et non des obligations. Ce serait un exemple à enregistrer.

# INDEX

POUR

## LES DEUX VOLUMES DE CET OUVRAGE

# ERRATA

T. II, page 152, ligne 14, supprimez *encore ;*
ligne 15, au lieu de : *pourraient*, lisez : *doivent*.
Même page, en note, ligne 4, au lieu de : *brut*, lisez : *net*.

# TABLE DES MATIÈRES

## DU TOME DEUXIÈME

---

## LIVRE TROISIÈME

COMMENT L'AVENIR JUGERA LA PÉRIODE DES GRANDES EXPLOITATIONS. — NOMBREUX ÉLÉMENTS POUR LA SCIENCE ÉCONOMIQUE.

# DEUXIÈME PARTIE

## L'AVENIR ET LES CHEMINS DE FER

*Expansion des lignes. — Perfectionnement des exploitations. — Avenir financier comparatif. — Influence sur tous les éléments de la richesse des peuples et sur la sociabilité en général.*



## LIVRE PREMIER

## LIVRE DEUXIÈME

Pages.



## LIVRE TROISIÈME

Pages.



FIN DE LA TABLE DES MATIÈRES.

PARIS. — IMPRIMERIE DE J. CLAYE, RUE SAINT-BENOIT, 7



To renew the charge, book must be brought


3 9015 01374 1049

